FRANZ BĚHOUNEK

Sieben Wochen auf der Eisscholle

Der Untergang der Nobile-Expedition

*

Mit 57 Abbildungen
und 3 Karten

LEIPZIG / F. A. BROCKHAUS
1929

Umschlag und Einband nach Entwurf von
Reinhold Geidel

Alle Übersetzungsrechte dem Verfasser vorbehalten

Dem
Andenken meines Freundes
Finn Malmgren,
der sein Leben für
uns gab

Vorwort

Über die Polarexpedition des Generals Umberto Nobile ist in den letzten Monaten sehr viel geschrieben worden. Die Berichte widersprechen einander oft derart, daß es schwer ist, sich ein richtiges Urteil zu bilden.

Als wissenschaftlicher Mitarbeiter der Expedition hatte ich Gelegenheit, an den vorbereitenden Arbeiten, an dem Flug von Mailand nach der Königsbucht und schließlich an dem Polflug selbst teilzunehmen, der mit der Katastrophe und unserm Aufenthalt von sieben Wochen auf der Eisscholle endete.

In diesem Buch bin ich bestrebt gewesen, den Verlauf der ganzen Expedition als nichtitalienischer Teilnehmer objektiv darzustellen. Ich schildere die Tatsachen, soweit ich dabei war, genau so, wie ich sie gesehen habe, und gebe die Aussprüche der einzelnen Personen nach Möglichkeit — sofern ich mich an sie erinnere oder soweit sie in meinen Aufzeichnungen enthalten sind — wörtlich wieder.

Mein einziges Bestreben ist, dem Leser die Möglichkeit zu geben, sich selbst ein sachliches und gerechtes Urteil über die Expedition zu bilden, insbesondere über die Einzelheiten, die seinerzeit einer so scharfen Kritik der ganzen Welt ausgesetzt waren. Ich habe mich bemüht, ohne Voreingenommenheit dieser oder jener Person gegenüber zu schreiben, stets nur dem Grundsatz getreu: der Wahrheit zu dienen. Diesem Leitgedanken habe ich alle persönlichen Gefühle unterzuordnen mich bemüht.

Prag, den 11. November 1928.

Dr. Franz Běhounek.

Inhalt.

Seite

Vorwort 5
1. Die Flugunternehmungen vor der „Italia"-Expedition 11
2. Vor dem Start 26
3. Von Mailand nach der Königsbucht 47
4. In der Königsbucht 68
5. Über dem Nordpol 79
6. Die Katastrophe und der erste Tag auf dem Packeis 93
7. Malmgrens Bär 110
8. Drei Kameraden verlassen uns 130
9. Malmgrens Ende 148
10. Unsere Drift auf der Eisscholle 159
11. Der erste gerettet! 187
12. Die Gruppe Viglieri 199
13. Die letzten Tage 229
14. Die Rettung 244
Nachtrag 261

Abbildungen.

Dr. Finn Malmgren †. . . . . Titelbild
Bergmannssiedlung in der Königsbucht auf Spitzbergen . neben Seite 16
Die „Italia" über dem Flugplatz Ciampino bei Rom . „ „ 17
Die „Italia" auf dem Flugplatz Ciampino bei Rom . „ „ 32
Meine Apparate zur Messung der atmosphärischen Elektrizität in der Führergondel der „Italia" . . . . . „ „ 33
Durchschnitt der „Italia" . . . . . „ 39
Mein Apparat zur Messung der elektrischen Leitfähigkeit und des Jonengehaltes der Atmosphäre . . . „ „ 48
Trojani in einem Gummiboot beim Abstieg vom Luftschiff auf das Mittelmeer . . . . . „ „ 48
Die „Italia" über Mähren . . . . . „ „ 49
Die „Italia" neben der Luftschiffhalle in Stolp. . . „ „ 56
Nobile in der Tür der Führergondel bei der Landung in Stolp . . . . . „ „ 56
Nach der Landung in Stolp . . . . . „ „ 57
Die Besatzung der „Italia" in Stolp . . . . . „ „ 64
Über Stockholm . . . . . „ „ 65
Über Vadsö . . . . . „ „ 80
Am Ankermast in Vadsö . . . . . „ „ 80
Von Vadsö nach der Königsbucht . . . . . „ „ 81
Ankunft in der Königsbucht . . . . . „ „ 96
Die „Città di Milano", unser Hilfsschiff. . . . . „ „ 97
Wasserstoffstahlzylinder von der „Città di Milano" werden auf Schlitten an Land gebracht . . . . . „ „ 97
Sprengen des Eises in der Königsbucht . . . . .
Die Luftschiffhalle in der Königsbucht . . . . . zwischen
Beim Start nach Nikolaus-II.-Land . . . . . S. 104 u. 105
Vor dem Start nach Nikolaus-II.-Land . . . . .
Der Start nach Nikolaus-II.-Land . . . . .

Die „Italia" über der Königsbucht bei der Rückkehr von Nikolaus-II.-Land . . . . . neben Seite 112
Nobile leitet mit dem Sprachrohr in der Hand die Vorarbeiten zum Start nach dem Nordpol . . . . . „ „ 113
Die „Italia" verläßt zum letzten Male die Königsbucht „ „ 128
Zwei Seiten des Tagebuchs Malmgrens, das ich im Schnee fand . . . . . „ „ 129
Das Hilfsschiff „Braganza" . . . . . „ „ 176
Das Vorschiff der „Braganza" mit Polarhunden . . „ „ 176
Hjalmar Riiser-Larsen . . . . . „ „ 177
Maddalena und Penzo † . . . . . „ „ 192
Sora, Hauptmann der Alpini . . . . . „ „ 192
Einar Lundborg . . . . . „ „ 193
Birger Schyberg . . . . . „ „ 193
Unsere Signalflaggen auf der Eisscholle . . . . .
Nobile, unterstützt vom Verfasser und Biglieri, begrüßt Lundborg beim „Roten Zelt" . . . . . zwischen S. 200 u. 201
Meine Kameraden vom „Roten Zelt" . . . . .
Das zweite Lager auf der Eisscholle . . . . .
Das „Rote Zelt" unter Lundborgs Flugzeug . . . . neben Seite 240
Das finnische Hilfsflugzeug „Turku" mit seinem Piloten Sarko . . . . . „ „ 240
Der Eisbrecher „Krassin" . . . . . „ „ 241
Treibeis an der Nordküste Spitzbergens, wie es Sora bei seiner Hilfsexpedition vorfand . . . . . „ „ 241
Professor Samoilowitsch . . . . . „ „ 256
Nach der Rettung in der Königsbucht . . . . . „ „ 257

Karte der Nordpolflüge . . . . . „ 10
Karten des Kurses des „Krassin" . . . . . „ 241

Karte der Nordpolflüge.

1. Die Flugunternehmungen vor der „Italia"-Expedition.

Nordpolgebiet, weiße Einöde, Eis und Schnee, nicht untergehende Sonne und mehrmonatige Nacht! Wie viele Jahrhunderte versuchte die Menschheit, sich durch dieses Reich des weißen Todes einen Weg zu bahnen zum märchenhaften Reichtum des fernen Ostens, nach Japan, China und beiden Indien! Wie viele Expeditionen haben hier vorzeitig ihren Marsch beendet, ohne ihr Ziel erreicht zu haben, wie viele Tragödien haben sich hier abgespielt, wie viele Menschenleben bezeichnen die namenlosen Pfade, durch die man die Alte Welt mit der Neuen und all ihren Schätzen zu verbinden suchte!

Nahezu 400 Jahre hat dieser Kampf um den neuen Weg gedauert, ob er sich nun nördlich von den Küsten Amerikas abgespielt hat, zwischen Grönland und der Beringstraße, die Asien von Amerika scheidet, oder nördlich von Rußlands und Asiens Küsten zwischen der gleichen Straße und Skandinavien.

Noch bevor dieser Kampf aber beendet war, wandte sich der Mensch von seinem praktischen Ziel ab und begann, sich für die Polargegenden vom wissenschaftlichen Standpunkt aus zu interessieren. Nicht mehr das Aufsuchen neuer

Handelswege, sondern eine Vervollständigung der Kenntnisse, die er bisher von der Erde hatte, wurde jetzt sein Ziel. Das gleiche Streben, das ihn in die geheimnisvollen Urwälder Afrikas getrieben hatte, jagte ihn nunmehr in die unerforschten, ungeheueren Ebenen des Nordens, zu dem Punkt, in dem sich alle Längenkreise treffen — zum Nordpol.

Nach den Erfahrungen einiger Jahrhunderte, in denen jeder Schritt in dem unwirtlichen Gebiet von Eis und Schnee mit Menschenleben erkauft wurde, in denen sich Schiffe im Verlauf mehrerer Jahre nur eine Bahn von einigen zehn Kilometern durch das Eismeer brechen konnten, das sich, kaum geöffnet, wieder schloß und sie zum Spielzeug der Eisberge machte — nach diesen Erfahrungen ist es kein Wunder, daß sich ein Mann fand, der versuchte, den Nordpol auf dem Luftweg zu erreichen. Konnte er doch bei günstigem Wind in einer Stunde weiter kommen als ein machtloses Schiff in einigen Jahren, und das ohne Anstrengung, ohne übermenschliche Bemühungen. Dabei hatte er die Möglichkeit, die nötigen wissenschaftlichen Apparate mitzuführen und damit wertvolle Beobachtungen zu machen, während seine Vorgänger bei ihrem Weg über das Eis alle Kräfte im Kampf um das nackte Leben erschöpften. Allerdings drohte ihm ständig der Untergang im unbeherrschbaren Flugzeug, aber diese Gefahr lief er ja auch in andern Breiten, sowie er sich der Luft anvertraute. Und hier stand ein Ziel, hoch über allem, ein Ziel, das es anderswo nicht mehr gab: das Unbekannte zu erforschen.

Diese Erwägungen haben sicher den schwedischen Ingenieur Salomon Andrée geleitet, als er den Plan faßte, den Nordpol im Luftballon zu erreichen. Es ist kein Wunder, daß man seiner Absicht begeistert entgegenkam; der König, Mäzene und die gesamte Öffentlichkeit brachten

das Geld auf, das zur Durchführung dieses Unternehmens notwendig war. So leitete Andrée eine neue Entwicklung der Polarforschung ein. Zum Ausgangspunkt des Fluges wählte er Spitzbergen, und bis auf eine einzige Ausnahme sind ihm in dieser Beziehung alle Flugunternehmungen der letzten Zeit gefolgt.

Unter allen Gebieten rings um den Nordpol gibt es tatsächlich keine geeignetere Stelle hierfür, als die Inselgruppe Spitzbergen, die, einer glaubwürdigen Überlieferung nach, schon den alten Wikingern bekannt, einer der seltsamsten Landstriche unserer Erde ist. Conway, ihr Geschichtschreiber, konnte sie bis vor kurzem mit vollem Recht „No man's land" nennen — das Land, das niemand gehört.

Im Jahre 1921 kam diese ausgedehnte Einöde an Norwegen, die bei einem Flächeninhalt von 66 600 Geviertkilometer nicht einen einzigen ortseingesessenen Eingeborenen aufweist. Die Frage des Heimatrechts in Spitzbergen ist seit Jahrhunderten strittig. Schon vor drei Jahrhunderten trugen die Holländer mit den Engländern und den Skandinaviern Kämpfe um den Walfischfang in den Gewässern Spitzbergens aus. In diesen Kämpfen blieben die Holländer Sieger, nicht zuletzt dank dem Golfstrom, dessen einer Arm die Westküste von Spitzbergen umspült, so daß sie in den Sommermonaten eisfrei ist. Die Holländer verlegten ihre Jagdbefestigungen hoch nach Norden, auf das Westufer der Amsterdaminsel und auf die „Fischtranbucht" (Smeerenburgfjord), die diese Insel im Osten umgibt.

Diese Jägersiedlungen in 80° nördl. Br. bestanden nur aus einigen hundert Bewohnern, die überdies noch durch häufige Krankheiten dezimiert wurden. Besonders arg wütete der Skorbut. Von der Zahl seiner Opfer zeugen noch heute die vielen Grabhügel und Gräberreste auf der „Insel des

toten Mannes", wenngleich die Leichen trotz hölzerner Särge oft die Beute von Eisbären wurden. Die Walfische sind heute in den Gewässern Spitzbergens beinahe ausgerottet, und die letzte Siedlung von Walfischfängern ging 1912 beim Grünen Gebirge ein. Der Eisbär, vom Menschen verfolgt, zog sich in die letzten Ausläufer des nördlichen und nordöstlichen Gestades zurück, und wurde selbst da noch Beute der Felljäger, deren Heimat Spitzbergen schon seit mehr als einem Jahrhundert ist. Diese Jäger sind noch heute ein originelles kleines Völkchen; Werkzeuge in den Händen irgendeiner europäischen Rauchwarenfirma, leben sie zu zweit oder dritt oft jahrelang in den unwirtlichen Gebieten des Nordens. Es sind Menschen von stählernen Muskeln und äußerster Anspruchslosigkeit. Sie überwintern bei Temperaturen von — 50 Grad Celsius und wohnen während der monatelangen Polarnächte in Hütten, gebaut aus dem Treibholz, das die sibirischen Gewässer alljährlich anschwemmen. Blau- und Weißfüchse jagen sie, den Seehund und das Renntier, das sie von Norwegen bis nach Spitzbergen gelockt haben, um es dort als Haustier zu zähmen. Gewöhnlich kehren sie nach einigen Jahren mit reicher Beute heim, aber die alte Leidenschaft zieht sie immer wieder in die grausame Polarwüste zurück, wo es kaum eine Bucht gibt, in der nicht die Knochen eines Kameraden bleichen. Die erbarmungslose Polarnacht hat sein Leben gefordert, als er sich auf sein Jagdglück oder auf die baldige Ankunft eines Schiffes mit Lebensmitteln verließ.

Heute bevölkern neben diesen Jägern noch andere Menschen Spitzbergen, Bergleute, die bis in eine Tiefe von 400 Meter hinab Kohle aus der gefrorenen Erde graben. Auch sie leben das ganze Jahr in hölzernen Hütten, und ihre Dörfer liegen teils um den Eisfjord, teils um die Königs-

bucht verstreut. Eine große Radiostation am Grünen Vorgebirge verbindet sie mit der übrigen Welt, und so teilen sie ihre Zeit zwischen der Arbeit unter der Erde und einem primitiven Leben in unbeworfenen Holzhäusern, zu deren Fenstern anfangs oft noch der Eisbär hereinschaute; er konnte sich nicht damit versöhnen, daß er die Buchten verlassen und an den Menschen abtreten mußte, in denen er bisher den Seehund gejagt hatte.

Selbst Marmor hat man auf Spitzbergen zu brechen versucht, aber die Natur, manchmal eifersüchtig auf das Werk des Menschen, hat hier ein besonderes Spielzeug geschaffen: den Marmor der Polargegenden, der in wärmeren Breiten zerfällt. So war dieser Versuch ein Fehlschlag.

Im Sommer wird Spitzbergen jetzt viel von Luxus- und Vergnügungsdampfern besucht. Sie fahren längs der majestätischen Eisfelsen, die das Gestade bis hoch hinauf nach Norden begrenzen, bis zur kleinen Däneninsel, wo Andrée 1896 in der Jungfrauenbucht seine Halle erbaute, deren Überreste heute ein beliebtes Objekt aller Photographenapparate sind.

Für Andrée bedeutete der Bau der Halle eine aufreibende Arbeit, die mehrere Monate dauerte. Dann wurde ein ungeheurer Ballon von 5000 Kubikmeter Fassungsvermögen, der in Paris verfertigt war, montiert. Aber es kam nicht zum Start, denn nicht ein einziges Mal wehte ein günstiger Südwind. Infolge vorgeschrittener Jahreszeit mußte das Unternehmen auf das nächste Jahr verschoben werden. Erst am 11. Juli 1897, an einem Sonntag, führte Andrée sein Vorhaben aus und stieg auf. Bis heute ist dieser Aufstieg lebhaft umstritten und die Frage aufgeworfen worden, ob Andrée selbst an die Durchführbarkeit seines Planes geglaubt hat. Die einen sagen, daß er von der Undurchführ-

barkeit selbst überzeugt sein mußte und einfach nur deshalb abflog, weil er es als eine Sache der Ehre betrachtete; andere schwören, daß er an ein Gelingen glaubte. Sie nennen den Plan aber töricht und meinen damit verwegen. Verwegenheit war es, in einer Zeit zu fliegen, wo es noch keine Wettervorhersage gab, übermittelt von einer ungeheueren Anzahl meteorologischer, untereinander durch Radio verbundener Stationen, wie es heute der Fall ist; Tollkühnheit war es, in einer Zeit zu fliegen, wo noch die Brieftaube die Radiofliegerstation von heute ersetzen mußte.

Eine einzige der Tauben Andrées wurde von einem Jäger nördlich von Spitzbergen erschossen und überbrachte so die ihr anvertraute Nachricht. Diese war von Andrée zwei Tage nach dem Start geschrieben und zeigte, daß der Ballon keinesfalls gegen den Pol zu getrieben wurde, sondern gegen Osten zum Franz-Josef-Land. Zwischen diesem und dem Neuen Land kam es wahrscheinlich zur Katastrophe. Von Andrée und seinen beiden Kameraden hat man nie wieder eine Spur gefunden. Der Ballon hatte gleich beim Start eine Panne. Ein Teil seiner Schleppseile, mit denen er sich in einer Höhe von 100 Meter halten wollte, um größeren Gasverlust zu verhindern, blieb in den Steinen des Gestades der „Insel des toten Mannes" hängen und riß. Der Ballon geriet dadurch in höhere Luftschichten und konnte sich nicht acht Wochen in der Luft halten, wie ursprünglich ausgerechnet war. Diese Annahme bestätigen zwei Bojen, die im Laufe von zwei Jahren in der Nähe von Island und Finnland aufgefischt worden sind. Sie sind älter als die Nachricht der erschossenen Brieftaube, und zwar meldet die eine eine Höhe von 250, die andere bereits von 610 Meter.

Drei später gefundene Bojen, unter ihnen eine, die

Bergmannssiedlung in der Königsbucht auf Spitzbergen.

Die „Italia“ über dem Flugplatz Ciampino bei Rom.

Andrée hätte am Nordpol abwerfen sollen, enthielten keine Meldungen mehr. Vielleicht sind sie nur als Ballast aus dem plötzlich beschwerten Ballon herausgeworfen worden, auf dessen ungeheurer Fläche sich der Polarreif im Gewicht von einigen tausend Kilogramm ansetzen konnte, vielleicht sind sie auch aus dem Ballon in das alles verschlingende Meer ausgespült worden. Wie die Besatzung umkam, ob in den Wellen des Meeres, ob auf dem Treibeis, ob erst nach monatelangem verzweifelten Ringen, wird eins der vielen Geheimnisse des Nordens bleiben.

Einige Jahre nach Andrées Start belebte sich das öde Däneninselchen wieder mit Menschen, die Vorbereitungen zu einem neuen Flug trafen. Diesmal handelte es sich um das lenkbare Luftschiff Wellmanns, dessen Unternehmen der New-York-Herald finanzierte, dasselbe Blatt, das seinerzeit die Expedition des unglücklichen De Long ausgerüstet hatte. Es kam aber trotz jahrelanger Versuche nicht zum Abflug. Das Luftschiff verließ niemals die Däneninsel, und der Plan Wellmanns wird heute allgemein als Humbug betrachtet, zumal er der Tragik entbehrt, vor der selbst rücksichtslose Kritik verstummen müßte.

Vor dem Kriege hat auch Graf Zeppelin einen Flug nach Spitzbergen beabsichtigt, er wollte von hier aus als der gegebenen Basis Erforschungsflüge machen. Das Unternehmen wurde mit der gewohnten unvergleichlichen deutschen Gründlichkeit vorbereitet. In Spitzbergen wurden über zwei Jahre die notwendigen meteorologischen Beobachtungen angestellt. Aber der Krieg warf den ganzen Plan über den Haufen.

Nach dem Kriege wurde der Plan von neuem aufgegriffen, und es besteht bereits seit Jahren eine Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff, deren

Präsident der größte lebende Polarforscher ist: Fridtjof Nansen. Nach den letzten Berichten soll es im Frühjahr 1929 oder 1930 zum Flug kommen.

Roald Amundsen, der gefeierte Entdecker des Südpols, lenkte von neuem die Aufmerksamkeit der ganzen Welt auf die Möglichkeit der Erreichung des Nordpols auf dem Luftweg. Er wollte diesen Plan selbst ausführen. Schon 1923 wollte er mit einem Junkers-Flugzeug fliegen, das der Pilot Omdal führen sollte, der später, um Weihnachten 1927, beim transatlantischen Flug ums Leben kam. Der Flug sollte von Alaska, und zwar von der Barrowspitze aus über den Nordpol nach Spitzbergen gehen. Aber es kam nicht dazu, da das Flugzeug versagte, auch nicht, als die norwegische Regierung und die Junkerswerke Hilfsflugzeuge nach Spitzbergen abschickten, da wenig Hoffnung bestand, daß Amundsen mit der ersten Maschine eine so weite Strecke überfliegen und bis Spitzbergen gelangen konnte.

Amundsen ließ von seinem Vorhaben nicht ab. Nach Überwindung großer geldlicher Schwierigkeiten konnte er mit Hilfe des norwegischen Aeroklubs, der norwegischen Regierung und des amerikanischen Millionärs Ellsworth im April 1925 den geplanten Flug zum Nordpol mit zwei großen Dornier-Wal-Wasserflugzeugen ausführen. Jedes Flugzeug hatte zwei Rolls-Royce-Motoren, das eine führte als Pilot Hj. Riiser-Larsen, das andere Leif Dietrichson.

Die Königsbucht auf Spitzbergen war diesmal Ausgangspunkt des Flugs. Aber der Betriebsstoff reichte nicht aus, und Amundsen mußte, noch 250 Kilometer vom Pol entfernt, notlanden. Nachdem in wochenlanger Arbeit eine Startbahn hergestellt war, gelang der Abflug mit einem Apparat. Amundsen und seine fünf Gefährten, zu denen auch Ellsworth und Omdal gehörten, entgingen nur wie

durch ein Wunder dem sicheren Tod*. Sie hatten ja weder die nötigen Vorräte noch die Ausrüstung für einen längeren Aufenthalt bei sich und konnten nicht einmal durch Funksprüche Hilfe herbeirufen.

Selbst nach diesen Erfahrungen gab Amundsen nicht nach. Er kehrte vielmehr zu seinem ersten arktischen Flugplan zurück, nämlich einen Apparat zu benützen, der leichter als die Luft ist; allerdings nicht etwa einen Ballon, der ein Spielzeug der Winde ist, sondern ein lenkbares Luftschiff. Er erklärte ausdrücklich, daß die Verwendung des Flugzeugs wegen der Gefahr der Beschädigung des Motors und der Unmöglichkeit einer plötzlichen Notlandung auf dem Polareis zu gefährlich sei, da sich dieses größtenteils aus Blöcken verschiedener Höhe zusammensetzt und nur selten eine größere ebene Fläche aufweist, die für die Landung geeignet wäre. Beim Luftschiff bestehen diese Schwierigkeiten nicht, da es sich selbst bei abgestellten Motoren in der Luft halten könne und auch die bei weitem besseren Beobachtungsmöglichkeiten biete, während das Flugzeug seine Geschwindigkeit unter einen gewissen Grad nicht verringern könne, der immer noch ziemlich hoch ist und durchschnittlich beinahe 100 Kilometer in der Stunde beträgt.

Mit diesem Plan begegnete Amundsen viel größerem Verständnis als mit dem vorherigen. Der norwegische Aeroklub und Ellsworth sagten ihm Unterstützung zu, und die italienische Regierung, an die er sich wegen Überlassung eines ihrer Militärluftschiffe wandte, kam seinem Vorhaben sehr entgegen. Der Erbauer dieses Luftschiffes, Oberst Umberto Nobile, übernahm bereitwillig das Amt des Kapitäns und brachte

---

* An diesem Flug hat auch der deutsche Mechaniker Feucht teilgenommen.

das Luftschiff nach einem glatten Flug über Frankreich, England, Norwegen und Rußland im Mai 1926 glücklich nach der Königsbucht, die wieder als Ausgangspunkt für den Flug gewählt worden war. Dies war meine erste Polarexpedition, die ich zum Teil mitmachte. Sie wurde die Veranlassung zu meiner Teilnahme an der Expedition Nobiles von 1928.

Die Nachricht, daß Amundsein seinen Flug von 1925 wiederhole, traf mich im Herbst desselben Jahres in den berühmten Joachimsthaler Radiumbergwerken, denen ich zeitweilig als Radiolog des Ministeriums für öffentliche Arbeiten der Tschechoslowakischen Republik zugeteilt war.

Ich hatte damals eine zweijährige systematische Arbeit auf dem Gebiet der atmosphärischen Elektrizität hinter mir, bei der ich bei der Lösung verschiedener Fragen immer und immer wieder auf Unzulänglichkeit der Messungen in polaren Gebieten stieß. Die geplante Expedition brachte mich augenblicklich auf den Gedanken, zu versuchen, das mangelnde Wissen auf diesem Gebiete zu ergänzen, und vom Gedanken zur Tat war nur ein Schritt. Ich nahm schriftlich mit dem norwegischen Aeroklub sofort Verbindung auf, unterstützt von meiner berühmten Lehrerin Madame Curie, der Entdeckerin des Radiums. Bald erhielt ich auch eine Einladung des Aeroklubs, mich als Gast an der Expedition zu beteiligen, und damit die Möglichkeit von Messungen in der Königsbucht und die Erlaubnis, meine Apparate auf dem Luftschiff unterzubringen, das unter dem Namen „Norge" und unter norwegischer Flagge flog. Die nötigen Apparate durfte ich vom Staatlichen Radiologischen Institut der Tschechoslowakei entleihen. Sobald sie vorbereitet waren, machte ich mich auf den Weg nach Norden. Ich hatte mit Amundsen in Throndhjem eine kurze Zusammenkunft und

fuhr dann die malerischen Fjorde entlang nach Hammerfest, der nördlichsten Stadt der Erde. Hier nahm mich einige Tage darauf der kleine norwegische Kreuzer „Heimdal" an Bord, den die Regierung Amundsen als Hilfsschiff zur Verfügung gestellt hatte. Mit mir fuhren die italienischen Fliegeroffiziere und die technische Mannschaft, und nach sechzigstündiger sehr ruhiger Fahrt trafen wir in der Königsbucht ein, wo die Halle und der Ankermast für das Luftschiff schon vorbereitet waren. Die Halle war ein mächtiger dachloser Holzbau mit Stoffbespannung und wurde in der Art der Andréeschen Halle erbaut, der Form des Luftschiffes angepaßt.

Die Bergwerksniederlassung in der Königsbucht war damals fast ganz verlassen, da die norwegische Gesellschaft, die hier Kohle gewann, das Bergwerk verkaufen wollte. Außer dem zur Erhaltung des Bergwerkes unerläßlich notwendigen technischen Personal war nur noch der deutsche Arzt der Gesellschaft anwesend. So stand eine Reihe hölzerner Bergmannshäuschen leer und bot uns Unterkunft. In einem richtete ich mein Laboratorium zur Messung der atmosphärischen Elektrizität ein, ein anderes hatte eine geräumige Stube, so daß wir hier zu gemeinsamer Mahlzeit zusammenkamen. Amundsen war zwei Tage vorher mit Ellsworth auf dem Kohlendampfer „Knut Skaaluren" angekommen. Noch mehr belebte sich die Königsbucht, als einige Tage nach uns eine zweite Polarexpedition unter Führung des Amerikaners Byrd eintraf. Auch er hatte die Absicht, zum Nordpol zu fliegen, wollte aber, trotz ausdrücklicher Warnung Amundsens, wiederum Flugzeuge benutzen. Gleichzeitig rüstete von der andern Seite des Polarmeeres, auf der Barrowspitze, ein anderer Amerikaner, Captain George H. Wilkins, zu einem Flug. Ihm gelang das

Unternehmen erst zwei Jahre später, da er anfangs alle möglichen Unfälle hatte.

Byrd fand sehr ungünstige Bedingungen vor. Er hatte damit gerechnet, daß der Fjord vollständig zugefroren sein würde, von dem er aufsteigen wollte. Dieser war jedoch voll schwimmender Eisblöcke, und so blieb nichts anderes übrig, als eine Startmöglichkeit auf dem Festland in den tiefen, kurz vorher vom Polarsturm aufgehäuften Schneeverwehungen zu schaffen. Die Amerikaner führten ihr Werk mit bewundernswerter Zähigkeit durch; da die Sonne um diese Jahreszeit in Spitzbergen nicht mehr untergeht, konnten sie volle vierundzwanzig Stunden arbeiten. Nach verschiedenen anfänglichen Schwierigkeiten, wie Bruch der Skier und der Unmöglichkeit, den überlasteten Apparat in die Luft zu bringen, entschwand an einem Sonntag nach 1 Uhr morgens der Byrdsche Eindecker in den Strahlen der Mitternachtsonne über den verschneiten Höhen der Königsbucht. Nach einem Flug von 16 Stunden kehrte Byrd mit seinem Piloten Bennet siegreich als erster zurück, der den Nordpol auf dem Luftweg erreicht hatte.

Bei den Startversuchen am Tag vor Byrds Flug wurde ich mit einem Mann bekannt, der später einer meiner besten Freunde werden und in dem zwei Jahre darauf die ganze Tragik der Nobile-Expedition ihren Gipfelpunkt erreichen sollte. Die „Norge" kam kurz vor Byrds Start in der Königsbucht angeflogen. An Bord befand sich auch der Meteorologe der Expedition, spätere Dozent der Universität Uppsala, Dr. Finn Malmgren, der die Messungen mit meinen Apparaten vornehmen sollte. Während wir Byrds Flugzeug umstanden, in das gerade die letzten Vorräte Benzin und Öl geladen wurden, zeigte mir Leutnant Hostved vom „Heimdal" auf meine Bitten Malmgren.

Ich sah vor mir einen Mann mittlerer Statur mit Brille, zerzaustem Haar und ehrlichem, offenem Gesicht, das an einen Slawen erinnerte. Er war auf Schneeschuhen gekommen und trug über dem Sweater einen gewöhnlichen Anzug, was — wie ich mich zwei Jahre später überzeugen konnte — stets seine Skiausrüstung in den Sommermonaten war. Als ich mich ihm vorstellte und mein Anliegen vortrug, betrachtete er mich anfangs mit jenem Mißtrauen, das den Nordländer charakterisiert; aber als ich ihn dann in mein Laboratorium führte, änderte er bald seinen Ton, und wir kamen uns inmitten meiner Apparate schnell näher. Wir arbeiteten dann gemeinsam die kurze Zeit, während der die „Norge" in der Königsbucht weilte. Einige Monate nach glücklicher Rückkehr von dem Flug erhielt ich von Malmgren einen herzlichen Brief und eins der sorgfältigst verfaßten Messungsprotokolle, das ich je gesehen habe. Es betraf die an Bord der „Norge" während des Polarflugs vorgenommenen Messungen mit meinem Apparat, für dessen Unterbringung auf dem Luftschiff späterhin Nobile größtes Verständnis zeigte. Dies waren im Bereich des Nordpols die ersten Messungen der elektrischen Leitfähigkeit der Luft. Der Flug der „Norge" über den Pol nach Nome auf Alaska ist noch jedem in lebhafter Erinnerung. Nach unzähligen Mühsalen und einem Flug von fast drei Tagen konnte Amundsen erklären, daß er auf beiden Polen der Erdkugel gewesen war. Auf der ganzen Strecke von 4000 Kilometer fand man kein neues Land; allerdings verhinderte Nebel oft die Sicht, und kleinere verschneite Inseln von geringer Höhe konnten daher der Aufmerksamkeit der Luftschiffbesatzung leicht entgehen. Abgesehen von der Feststellung dieser Tatsache und einigen meteorologischen Messungen sind die Malmgrenschen Messungen des elektrischen Leitvermögens

der Luft das einzige wissenschaftliche Ergebnis der ganzen Expedition.

Der Nordpol war also zweimal auf dem Luftweg erreicht worden; einmal wurde sogar das Polarmeer überquert. Aber Wilkins gab sein Vorhaben nicht auf und das mit vollem Recht. Noch verblieben ja ausgedehnte Gebiete des Polarmeeres von einigen hunderttausend Geviertkilometern, die bisher kein menschliches Auge erblickt hatte. Bevor diese nicht durchforscht sein werden, kann die Erforschung des Polargebietes nicht als beendet betrachtet werden. Während Wilkins weitere Vorbereitungen traf, wurde auch in Europa eine neue Expedition zum Nordpol in die Wege geleitet und zwar wiederum mit einem Luftschiff. Diesmal war es Umberto Nobile selbst, der sich unbestreitbare Verdienste um das Gelingen der Expedition Amundsens erworben hatte und zum General befördert, seinen Plan der italienischen Regierung und der Königlichen Italienischen Geographischen Gesellschaft vorlegte, unbekannte Polargebiete in einem Luftschiff systematisch zu durchforschen.

Und am gleichen Tage, da nach längeren Vorbereitungen sein Luftschiff „Italia" Mailand verließ, starteten hoch im Norden auch Wilkins und Eielson auf der Barrowspitze. Wilkins beabsichtigte nicht über den Nordpol zu fliegen, sondern er hielt sich näher an die Gestade Amerikas und kreuzte in seinem Lockheed-Eindecker, ausgerüstet mit einem Wright-Motor von 220 PS, die unerforschte Beaufort-See. Er flog am 15. April 1928 auf und fahndete vergebens nach dem sagenhaften Croker-Land, das vor mehr als 100 Jahren von der Expedition John Roß' entdeckt, aber dann von keiner weiteren Expedition mehr gesehen worden war. Er landete nach zwanzigstündigem Flug beim

Eisfjord auf Spitzbergen, nachdem er eine Strecke von beinahe 3700 Kilometer geflogen war. Auch er fand überall nur vereistes Meer. So war bereits der dritte Flug über das Polarmeer gelungen. Gleichzeitig aber begann das neue Nobile-Unternehmen, das die Erinnerung an alle Schrecken einer Polarexpedition wieder aufleben lassen sollte, mit denen die Namen Franklin, De Long und Greely verbunden sind.

2. Vor dem Start.

Nach Beendigung der Expedition Amundsens 1926 hatte ich den Entschluß gefaßt, mich nicht wieder an einem derartigen Unternehmen zu beteiligen. Ich muß das hier mit einigen Worten erläutern:

Ich hatte damals mit großer Begeisterung gearbeitet, wie sie meinem wissenschaftlichen Streben entsprach, aber verschiedene Umstände ließen meinen Eifer bald erlahmen. Ohne die Ausdauer, die der slawischen Rasse eigen ist, wären meine Ergebnisse sehr gering gewesen. Bei dieser Expedition war für rein wissenschaftliche Arbeit weder Zeit noch Interesse vorhanden. Es handelte sich ja um den ersten Versuch, sich mit einem Luftschiff in die gefährlichen Gebiete der Arktis zu wagen, und so mußte die ganze Sorgfalt in erster Reihe der Flugarbeit und der Sicherung des ganzen Unternehmens gegen die Gefahren zugewandt werden. Die Expedition litt außerdem unter fieberhafter Eile, die immer der Fluch derartiger Unternehmungen ist und namentlich bei einer Polarexpedition niemals zugelassen werden dürfte. Während unser Schiff „Heimdal" schon Spitzbergen zufuhr, wurde dort noch am Ankermast und an der Halle gearbeitet, so daß Nobile sogar gezwungen war, die Abfahrt aus Leningrad zu verschieben, bis die Arbeiten in der Königsbucht fertig waren. Unter solchen Umständen ist es kein Wunder, daß kein Interesse für wissenschaftliche, wenn

auch noch so bedeutungsvolle Arbeit vorhanden sein konnte, und ich in der Königsbucht mit meiner ganzen ungeheuren Apparatur nur auf mich selbst angewiesen, Tag und Nacht zu arbeiten gezwungen war, wenn ich brauchbare Ergebnisse erzielen wollte.

Ganz ähnliche Verhältnisse herrschten auf der „Norge" selbst. Die notwendige Einschränkung der Besatzung gestattete nicht, einen wissenschaftlichen Helfer mitzunehmen, und so war an meine Beteiligung am Flug nicht zu denken. Nur der tatkräftigen Unterstützung Malmgrens und seinem großen Interesse für die Sache ist es zu danken, daß die Messungen der elektrischen Leitfähigkeit mit einem meiner Apparate durchgeführt werden konnten. Der Einbau dieses Apparates auf dem Luftschiff mußte im letzten Augenblick, einen Tag vor dem Start, improvisiert werden; vorher war keine Zeit, da ein Motor ausgewechselt und das ganze Luftschiff, das so schnell als irgend möglich zum Nordpol fliegen sollte, einer gründlichen Durchsicht unterzogen werden mußte.

Man wird verstehen, daß ich keine Lust hatte, wieder unter ähnlichen Bedingungen zu arbeiten, um so weniger, als ich für die Teilnahme an der Expedition keine genügende geldliche Unterstützung fand. Ich hatte übrigens nicht einmal Zeit, mich mit der Beschaffung der Mittel aufzuhalten und war gezwungen, mich in Schulden zu stürzen, so daß ich dann volle zwei Jahre mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte.

1927 erschien in den Zeitungen ab und zu eine kurze Notiz über Vorbereitungen Nobiles für eine neue Expedition zum Nordpol. Ich hielt diese Nachrichten für wenig verbürgt und schenkte ihnen daher keine große Beachtung, besonders da ich in dieser Beziehung Erfahrung mit Gerüchten gemacht hatte, die ständig über Rüstungen einer Expedition Amundsens mit drei Flugzeugen im Umlauf waren, wozu es niemals kam.

Ich war daher außerordentlich überrascht, als ich Ende Oktober einen Brief General Nobiles erhielt, der keine Zweifel mehr zuließ. Das Schreiben war kurz, aber sehr herzlich. Nobile gab mir den Plan bekannt, mit seinem Luftschiff die polaren Gebiete systematisch zu erforschen und lud mich zu gemeinschaftlicher Arbeit für den wissenschaftlichen Teil der Expedition ein.

Mein vorgefaßter Entschluß, mich an einer ähnlichen Expedition nicht mehr zu beteiligen, war im Augenblick erschüttert. Es gab so viel wichtige Dinge, die in der Arktis zu erforschen waren, und Nobile betonte ausdrücklich das wissenschaftliche Gepräge der ganzen Expedition! Außerdem war es eine große Ehre, zu gemeinsamer Arbeit an einer Expedition aufgefordert zu werden, die von einer Großmacht ausging, die gewiß selbst über genügend fähige Männer verfügte und deren Nationalstolz hinreichend bekannt ist, als daß darüber zu sprechen hier nötig wäre.

Nach kurzem Zögern legte ich Nobiles Brief dem wissenschaftlichen Kuratorium des Staatlichen Radiologischen Instituts der Tschechoslowakischen Republik vor, das ihn begeistert aufnahm. Als ich um die Erlaubnis bat, mich der Expedition anschließen zu dürfen, wurde einstimmig beschlossen, den entsprechenden Antrag dem Ministerium für öffentliche Arbeiten zu empfehlen. Nachdem die italienische Regierung noch bei unserer Regierung offiziell um Gestattung meiner Beteiligung nachgesucht hatte, gab es kein Hindernis mehr zu überbrücken. Unser Ministerium für Schulwesen und öffentliche Arbeiten bewilligte in zuvorkommender Weise den für Anschaffung der Apparate und für die Auslagen für meine eigene Person erforderlichen Betrag, und so konnte ich diesmal rechtzeitig mit allen Vorbereitungen beginnen.

Es handelte sich um zweierlei Apparaturen. Eine für die

wissenschaftliche Station in der Königsbucht, die ich einrichten und in der Zeit führen sollte, während der das Luftschiff Erkundungsflüge in den Polargebieten unternahm. Die andere für das Luftschiff selbst. Bei der Herstellung der Apparate war es zum Glück möglich, die Erfahrungen von Amundsens Expedition zu verwerten und auf diese Weise bemerkenswerte Vereinfachungen zu erzielen, ohne die es allerdings selbst in der gegebenen Frist von einigen Monaten nicht möglich gewesen wäre, mit allem fertig zu werden.

Außer den Elektrometern Typ Wulf, die anzuerkennenderweise mit großer Sorgsamkeit und Schnelligkeit die Firma Günther & Tegetmeyer in Braunschweig lieferte, war der ganze Apparat Heimarbeit des Mechanikers der tschechischen Technik in Prag K. Černovský. Ich erachte es als angenehme Pflicht, ihm an dieser Stelle meinen wärmsten Dank nicht nur für die geleistete Arbeit, sondern auch für das Verständnis auszusprechen, das er für meine Ziele zeigte, und durch das allein es ihm auch ein Leichtes schien, Tag und Nacht für mich zu arbeiten.

Ich beeilte die Fertigstellung der Apparate nach Möglichkeit, damit ich sie beim ersten Probeflug des Luftschiffes in Italien ausproben konnte, trotzdem ich hinreichend Gelegenheit hierfür beim Flug von Mailand nach der Königsbucht gehabt hätte, an dem ich gemäß Nobiles Versprechen teilnehmen sollte. Es handelte sich für mich jedoch darum, schon bei diesem Flug mit den Apparaten zuverlässig messen zu können, da sich hier die einzigartige Gelegenheit bot, Messungen der atmosphärischen Elektrizität zwischen 44 und 79° nördl. Br. auf einer Strecke von beinahe 6000 Kilometer vorzunehmen.

In der zweiten Hälfte des März waren meine Vorbereitungen beendet, und so konnte ich schon am 20. mit all

meinen Apparaten Prag verlassen. Der Winter dauerte diesmal lange, und an der italienischen Grenze, in Tarvis, lag noch eine dichte Schneedecke, gleichsam als Vorläufer der Campagne, zu der wir rüsteten. Nachdem wir über die Apenninen gefahren waren, veränderte sich das Bild plötzlich; nach der Schneelandschaft an der Grenze folgten Regen und ein grauer trüber Tag in den Niederungen. Am Bahnhof in Rom erwarteten mich zwei alte Bekannte von der Expedition Amundsens, Tomaselli, der Berichterstatter des „Corriere della Sera" und der Fliegermajor Vallini. Von ihnen erhielt ich die unliebsame Nachricht, daß die „Italia" gerade zwei Tage vor meiner Ankunft vom Flugplatz Ciampino bei Rom gestartet war und daß sie sich jetzt in Baggio bei Mailand befand. Weiter erfuhr ich, daß Nobile das kleine Motorboot „Hobby" für sich gewonnen hatte, das ein sehr intelligenter Kapitän führte, und das schon früher der Expedition von Byrd und vorher noch der von Amundsen 1925 gedient hatte. Die „Hobby" befinde sich bereits auf dem Weg nach der Königsbucht, habe aber infolge des späten Winters mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen, da ihr die Menge schwimmender Eisblöcke den Eintritt in die Bucht verwehre.

Noch am selben Tage nachmittag traf ich mich mit Nobile im „Stabilimento di Construzioni Aeronautiche", den militärischen Flugzeugwerkstätten, deren Chef er war. Nach herzlicher Begrüßung teilte er mir kurz die Pläne für seine ersten Flüge im Polargebiet mit.

Der erste Flug sollte nach Nikolaus-II.-Land führen und besonders das Polarmeer zwischen Spitzbergen, Franz-Josef-Land und Nikolaus-II.-Land erkunden, ein Weg, auf dem bisher noch niemand durchgekommen war. Der zweite Flug sollte über den Pol führen, aber der Haupt-

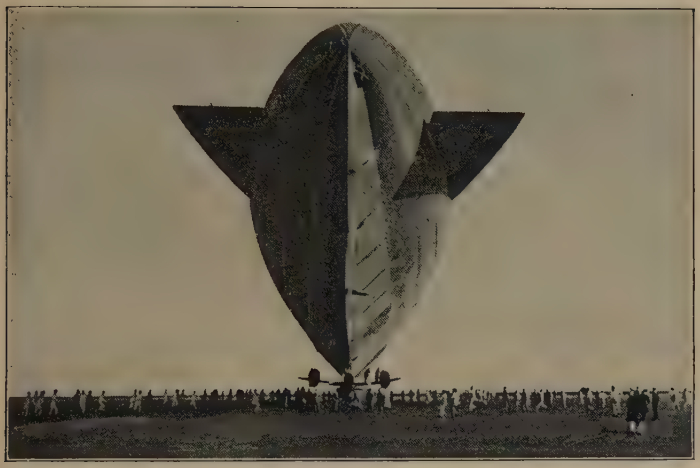
zweck sollte wiederum die Durchforschung des Polarmeers zwischen Grönland und dem Pol und zwischen diesem und Spitzbergen sein, indem Nobile sich östlich des Kurses halten wollte, den Amundsen 1925 und 1926 geflogen war.

Der Plan des Flugs nach der Königsbucht war bis jetzt nicht genau festgelegt. Wie zwei Jahre vorher wollte Nobile auch jetzt dorthin fliegen und das Luftschiff keinesfalls zerlegt aus Europa führen und erst in Spitzbergen zusammenstellen. Hierfür gab es nur eine Schwierigkeit: die Luftschiffhalle in Leningrad war nämlich zerstört, die bei der Expedition Amundsens als Zwischenlandungsplatz auf dem Flug nach der Königsbucht gedient hatte. Dies war sehr unangenehm, weil sich dadurch die letzte Etappe des Weges merklich verlängerte. Nun kam nur der Ankermast in Vadsö im nördlichsten Zipfel Norwegens in Frage, der bei ungünstiger Witterung wenig Schutz gewährte.

Nobile schwankte zwischen zwei Wegen für die Reise. Der eine führte über die Alpen nach Friedrichshafen am Bodensee, wo sich die berühmte Halle Zeppelins befindet, und ging von hier aus, mit einem Aufenthalt in Vadsö, unmittelbar nach der Königsbucht auf Spitzbergen. Der andere Weg, der möglich war, führte über Triest, Wien, Brünn und Breslau nach Stolp in Pommern, wofür sich Nobile am Ende auch entschied, da er damit dem gefährlichen Überfliegen der Alpen auswich und die zweite Etappe merklich abkürzen konnte. Als ich mein Bedauern darüber äußerte, daß das Luftschiff nicht über unsere Hauptstadt Prag fliegen sollte, war Nobile liebenswürdigerweise sofort bereit, Rücksicht auf meinen Wunsch zu nehmen. Er trug seinem Unterbefehlshaber auf, einen Plan mit Abweichung von der direkten Richtung über Prag und Berlin auszuarbeiten.

Ein anderer Besuch dieses Nachmittags galt meinem Kollegen Professor Pontremoli von der Mailänder Universität, der während des Polarfluges mit meinen Apparaten arbeiten sollte. Er war ein sehr sympathischer Herr, wenig älter als ich, und für die bevorstehende Expedition außerordentlich begeistert. Er hatte ein reiches Programm aller wissenschaftlichen Arbeiten vorbereitet, die nicht nur auf dem Luftschiff, sondern auch in der Königsbucht vorgenommen werden sollten. Er war sehr erfreut, daß ich alle vorbereitenden Arbeiten im Bereich der atmosphärischen Elektrizität und Radioaktivität ganz auf mich nehmen wollte. Er arbeitete unermüdlich Tag und Nacht, auch späterhin in Mailand vor dem Start, so daß es geradezu erstaunlich war, wie ein Mensch von ziemlich schwacher körperlicher Konstitution, wie er, der Müdigkeit Trotz bieten konnte.

Nobiles Flugzeugwerkstätten waren der Ort, wo ich den größten Teil meines Aufenthalts in Rom verbrachte. Gleich am Tage nach meiner Ankunft wurden die Kisten mit meinen Apparaten dorthin gebracht, und nun begann eine sorgsame Prüfung, wo an ihnen etwas an Gewicht zu ersparen wäre. Jedes Gramm weniger war wichtig, denn es bedeutete ein Gramm Benzin mehr, und so wurden alle Bestandteile durch Aluminium ersetzt, bei denen es nur einigermaßen anging. In Nobiles Werkstätten waren Mechaniker, die aus diesem spröden Material machen konnten, was man von ihnen verlangte. Besonders ein Techniker namens Schneider war ein ungewöhnlich scharfsinniger Mensch, der alle Gedanken erriet, bevor sie ausgesprochen waren. Unter solchen Umständen waren natürlich alle Veränderungen in einigen Tagen durchgeführt, und unter Nobiles persönlicher Leitung wurde nun für die Apparate ein geeigneter Platz in der Führergondel ausgesucht.



Die „Italia" auf dem Flugplatz Ciampino bei Rom.

Meine Apparate zur Messung der atmosphärischen Elektrizität in der Führergondel der „Italia".

Das Luftschiff selbst war ja nicht mehr da, aber wir hatten ein genaues Modell seiner Hauptgondel, mit dessen Hilfe es möglich war, den passenden Platz für die Apparate zu finden und die nötigen Befestigungsvorrichtungen anzufertigen. Die Gondel hatte die Form eines kleinen, an beiden Enden zugespitzten Bootes, dessen Leinenwände mit Fenstern aus Glimmerschiefer und an der einen Seite mit einer Tür versehen waren. Das Gerippe dieses Bootes bestand aus Dur-Aluminium; eine eingebaute Tür schloß eine kleine Kabine ab, die die Funkeinrichtung enthielt. Im vorderen Teil befanden sich die Navigationsgeräte, der magnetische Kompaß und die Sonnenbussole, die Schnelligkeitsmesser, weiter die Richtungs- und Höhensteuerung, die Druckmesser, die die Höhe des Luftdrucks und des Wasserstoffs in den einzelnen Gas- und Luftkammern angaben, Handgriffe, mit denen der Verschluß dieser Kammern geregelt werden konnte, und endlich der Telegraph, durch den die Befehle an die Bedienungsmannschaft der Motore weitergegeben wurden. Außerdem befanden sich hier noch meteorologische Registrierapparate. In der zweiten, größeren Abteilung der Gondel waren der Navigationstisch mit den Karten, Peilapparate, ein Derivometer zur Messung der Abweichungen des Luftschiffs von der gewünschten Flugrichtung infolge des Windes, ein Kompaß und schließlich alle wissenschaftlichen Apparate untergebracht.

Ein Leinentürchen trennte diesen Teil der Gondel von der rückwärtigen Spitze, die nicht vollständig gedeckt war und einen freien Ausblick nach unten hin gestattete. In dieser Spitze war auch eine kurze Aluminiumleiter angebracht, welche die Führergondel mit dem oberen Raum des Luftschiffs verband, wo sich die Gaskammern und die Benzinbehälter befanden.

Ein Platz für meine Apparate war bald gefunden, obgleich dies keine leichte Sache war, denn dieser Teil der Führergondel war nicht groß; er war kaum mehr als 4 Meter lang und an der breitesten Stelle nur 1½ Meter breit, so daß der Raum beinahe überfüllt war, wenn man drei Mann hinzurechnete, die zur Bedienung der Apparate erforderlich waren.

Im Stabilimento wurde ich gleich mit den Offizieren der „Italia" — drei an der Zahl und durchwegs junge Leute — bekannt. Korvettenkapitän Mariano, der angesehene Adjutant des Herzogs der Abruzzen, war nach Nobile der „nächste im Kommando". Er war, was die Schiffahrt betrifft, ein hervorragender Fachmann. Er war noch nicht ganz zweiunddreißig Jahre alt und hatte jenen angenehmen Schliff und jene Höflichkeit, die uns so oft bei Offizieren der Marine angenehm auffallen. Wegen seiner Liebenswürdigkeit und der guten Behandlung seiner Leute war er überall beliebt. Sein langjähriger Freund, der zweite Offizier des Luftschiffs, Korvettenkapitän Zappi, ein sehr korrekter Mensch verschlossenen Wesens, war etwas älter als Mariano. Der dritte Offizier war ein sympathischer, sehr hübscher Bursche, Oberleutnant Viglieri, der jüngste von uns, dessen achtundzwanzigsten Geburtstag wir einige Wochen nach der Katastrophe hätten feiern sollen. Seine Aufgabe an Bord der „Italia" war teilweise die Navigation, aber hauptsächlich das Photographieren der durchforschten Gegenden. Alle drei Offiziere waren fleißig mit den Vorbereitungen für den Flug, dem Durchrechnen verschiedener Fahrtdaten, der Kontrolle der Hilfsmittel und ähnlichen Arbeiten beschäftigt.

Einen meiner wenigen freien Abende verbrachte ich bei Pontremoli, der mich und Tomaselli bei seiner Mutter zum

Abendbrot einlud. Das Hauptthema unseres Gesprächs bildete selbstverständlich die Expedition, und natürlicherweise stellte ich an die Mutter Pontremolis die Frage, ob es ihr nicht sehr schwer falle, ihren Sohn auf eine so gefährliche Fahrt gehen zu lassen. Sie antwortete mir mit der Selbstverleugnung, deren nur eine Mutter fähig ist, daß sie ihrem Sohn nicht einen Augenblick sein Vorhaben gewehrt habe, in dem Bewußtsein, daß es sich um eine ernste Arbeit und sein wissenschaftliches Fortkommen handle.

Nach meiner Rettung gedachte ich während schlafloser Nächte an Bord des italienischen Schiffes oft des damaligen Abends, besonders nach dem verzweifelten Telegramm der bedauernswerten Mutter, als sie in ihrem Schmerz über den Verlust des Sohnes noch so viel bewundernswerte seelische Kraft fand, daß sie mich — einen fremden Menschen, den sie nur einmal in ihrem Leben gesehen hatte — zu meiner Errettung beglückwünschte und gleichzeitig bat, nicht aufzuhören, nach dem Vermißten zu suchen.

Der Abend bei Pontremoli war voll begeisterter Pläne, als wir dann allein bei Zigaretten und altem Brandy saßen; Tomaselli, den wir „König der Journalisten" nannten, versicherte, wie schön es wäre, wenn er auf einem der Erkundungsflüge der „Italia" den verschwundenen Ballon von Andrée fände, welchen Neid das bei seinen Kollegen erregen würde! Und Pontremoli begann von der dritten geheimen Fahrt zu erzählen, über die bisher nur geheimnisvolle Andeutungen gemacht worden waren, denn Nobile selbst hatte bisher darüber geschwiegen. Würde sie vielleicht zum magnetischen Pol an die nördlichen Gestade Amerikas über das unbekannte Crocker-Land führen?

Über dieses Land, von dem ich schon erwähnte, daß es die Legende der Arktis bedeutet, mögen hier einige Worte

am Platz sein. Als James Roß und seine Schiffer 1827 die Barrowstraße in den arktischen Gewässern Nordamerikas durchfahren hatten, schworen sie, Land gesehen zu haben, kein Eis und keinen Nebel, sondern unbedingt festes Land. Es habe vor ihnen den ganzen Horizont bedeckt und ihnen die Weiterfahrt versperrt. Roß verlor sein ganzes Ansehen wegen dieses angeblichen Landes, das nach ihm keiner mehr finden konnte. Erst am Ende seines Lebens rehabilitierte er sich durch eine neue kühne Expedition ins Reich des weißen Todes, auf der der magnetische Nordpol entdeckt wurde. Alle Nachfolger von Roß fahndeten vergebens nach diesem Crocker-Land — und jetzt sollten vielleicht auch wir es suchen!

Ich dachte darüber nach, was in der Nähe des magnetischen Pols alles zu messen möglich wäre, wo bisher noch keine Untersuchungen über atmosphärische Elektrizität angestellt worden waren, und fühlte ein gewisses Bedauern, daß ich nicht mit den andern an Bord des Luftschiffs sein würde. Es war nicht Neid, daß ein anderer die Messungen ausführen würde, die ich vorgeschlagen hatte; ein ähnliches Gefühl liegt mir fern, denn ich bin überzeugt, daß für den Fortschritt der Wissenschaft die Person selbst ganz gleichgültig ist und es nur auf die Arbeit allein ankommt. Aber ich konnte mich im Gedanken an meine Apparate einer gewissen Beklommenheit nicht erwehren, meiner Apparate, die ich so gern bediente und die ich jetzt einem glücklicheren Kollegen abtreten sollte. Pontremoli teilte mir jedoch zu meiner großen Freude mit, daß es wahrscheinlich wäre, daß mich der General auch für die Erkundungsflüge an Bord nehmen werde; Nobile selbst hatte, soweit es den Nordpol betraf, zwar etwas Ähnliches schon bei unserer ersten Unterredung geäußert, ohne aber Bestimmtes zu versprechen, so daß ich dem keine große

Bedeutung beigelegt hatte. Es war gewiß eine beachtliche Ausnahme, daß auf diese italienische Expedition zwei Fremde, Malmgren und ich, mitgenommen werden sollten.

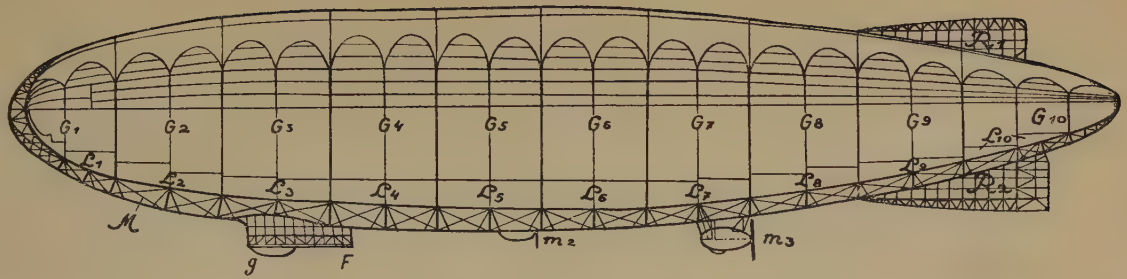
Von der Beteiligung Malmgrens erfuhr ich erst in Rom durch Nobile und war darüber sehr erfreut. Obgleich Malmgren Schwede ist, war er Nobile schon bei der Expedition Amundsens ungewöhnlich sympathisch gewesen, bei der es, wie bekannt, zu einem Bruch zwischen der italienischen und norwegischen Besatzung kam. Ein Prozeß zwischen Amundsen und Nobile war die Folge, was im Hinblick auf die unbestreitbaren Verdienste beider Führer sehr zu bedauern war. Er hat ja 1926 bedeutendes Aufsehen erregt und leider die gemeinschaftliche Verarbeitung der Ergebnisse dieser Expedition vereitelt. Trotzdem stellte Nobile Malmgren als Meteorologen der neuen Expedition ein und hätte wirklich eine bessere Wahl nicht treffen können. Neben den Erfahrungen des Fluges mit Amundsen hatte Malmgren einen Aufenthalt von fast vier Jahren auf der „Maud" hinter sich, dem Schiff, mit dem Amundsen vergeblich den Nordpol zu erreichen versucht hatte. Rechnen wir den Erfahrungen Malmgrens sein großes Interesse für die Erforschung des Nordens, seine ungewöhnliche Intelligenz und seine feste, energische und gerade Gesinnung hinzu, so haben wir damit ein ungefähres Bild dieses Mannes, das in nichts gegen Gestalten aus den heute schon beinahe sagenhaften Expeditionen von Roß, Peary, Scott oder Shackleton zurücksteht.

Kurz vor meiner Abreise aus Rom nach Mailand traf ich in Stabilimento mit Malmgren zusammen, gerade als ihm Nobile die erste Etappe des Fluges auf der Karte zeigte. Unsere Begrüßung war sehr herzlich, und wir trennten uns nach kurzer Aussprache, nachdem wir verabredet hatten, in

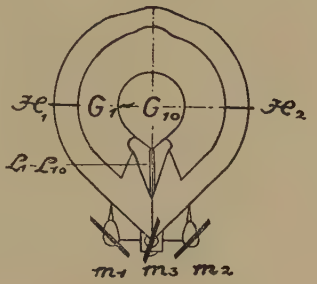
Mailand im gleichen Hotel zu wohnen. Malmgren sollte nämlich nach Spezia fahren, um am Meer eines der Behm-Lote auszuproben, die zur Messung der Meerestiefe auf akustischem Weg bestimmt waren; ich selbst fuhr am Abend mit Pontremoli nach Mailand, um bei der Montage meiner Apparate im Luftschiff anwesend zu sein.

Nach einer zehnstündigen Eisenbahnfahrt kamen wir so am frühen Morgen eines Tages gegen Ende März nach Mailand, nachdem wir uns die Zeit mit Lesen von Zeitungen vertrieben hatten, die unser guter Freund Tomaselli mit Nachrichten über die Vorbereitungen zum Start überschüttet hatte. Herzliche Freude machte uns ein Artikel über den neuen vollkommenen Benzinofen der Expedition, in dem Tomaselli — in riesiger Unterschätzung physikalischer Gesetze, wie nur ein Journalist es vermag — beteuerte, daß dieses Öfchen alle Wärmeenergie hundertteilig ausnütze. Ich erinnerte mich später dieser unschuldigen Zeilen, als ich mühsam aus den hölzernen Überresten des Luftschiffs auf dem Polareis im „Öfchen", das aus einem Stück gebogenen Blechs bestand, Feuer anzufachen versuchte. Der Erfolg war ein armseliges Flämmchen, das nach allen Richtungen umherflackerte und alles außer dem Geschirr erwärmte, in dem ich das Essen der Schiffbrüchigen kochte.

Als ich zum ersten Besuch des Luftschiffs zur Halle in Baggio kam, fand ich vor den Toren eine ansehnliche Menge von Neugierigen, trotzdem es ein unfreundlicher, regnerischer Nachmittag war. Da ich keine Eintrittskarte besaß, begann ich zu zweifeln, ob ich hineingelassen werden würde, trotzdem ich ja schließlich zur Expedition gehörte. Ich versuchte den Posten, einen Alpino, von meiner Vertrauenswürdigkeit zu überzeugen, aber bei meiner unzulänglichen Kenntnis des Italienischen war dies nicht ganz einfach. Erst als ich zu-



G_1—G_{10} Gaskammern
L_1—L_{10} Luftkammern
M Metallkonstruktion mit Laufsteg
R_1 R_2 Richtungssteuer



H_1 H_2 Höhensteuer
F Führergondel
g Gummipuffer
m_1 m_2 m_3 Motorgondeln

Durchschnitt der Italia
(oben Längs-, unten Querschnitt).

fällig einen Brief Nobiles in meiner Tasche fand und seine Unterschrift vorwies, gelangte ich glücklich in die Halle. Eine der ersten Personen, die ich sah, war der Haupttechniker Schneider. Er führte mich in das Innere des Luftschiffs, und dort erhielt ich den ersten Unterricht, wie man über den schmalen eisernen Gang geht, der über die ganze Länge des Luftschiffs oberhalb der Gondeln verläuft, und von dem aus man auf Leitern zu den Gondeln gelangt. Hier in der Halle war die Sache leicht, später, als das Luftschiff während der Fahrt vom Winde hin und her geschleudert wurde und sich bald mit dem Bug, bald mit dem Heck abwärts neigte, war es weit schwieriger; da hielt man sich gern an den beiden Seilen fest, die zu beiden Seiten des Steges entlang liefen und beim Gehen als Geländer dienten.

Schneider war gerade bei der Montierung der magnetischen Kompasse und Sonnenbussolen. Meine Apparate waren noch nicht eingetroffen, und so hatte ich zu einer gründlichen Besichtigung des Luftschiffs genügend Zeit. Es sah wie eine Schwester der „Norge" aus, die ich vor zwei Jahren in der Königsbucht gesehen hatte, und machte in dem durch die gelben Fenster gedämpften Licht einen majestätischen Eindruck. Es erschien in der Halle weit größer, als seinem Inhalt von 18000 Kubikmeter entsprochen hätte, und seine drei Aluminiumgondeln mit den bewährten Maybachmotoren von 250 PS nahmen sich wie unbedeutende Anhängsel gegenüber seinem mächtigen eisengrauen Rumpf aus; die Seile, an denen sie hingen, erschienen von der Führergondel aus gesehen wie Bindfäden.

Das Publikum spazierte um die von Karabinieri bewachte Seilumzäunung herum. In das Innere des Luftschiffs wurde niemand gelassen. Erst später wurden wir in unserer Arbeit durch einige Massenbesuche gestört, bei denen

hauptsächlich die Sammlung von Amuletten bewundert wurde, mit der das Innere der Führergondel ausgeschmückt war, und unter denen neben Bildern der Jungfrau Maria und anderer Heiligen nicht einmal Schielpuppen, Eisbären und der mit dem Drachen kämpfende heilige Georg fehlten. Einige hatten, wie dies das dazugehörende, auch an einigen Navigationsapparaten befestigte Schild meldete, bereits eine Polarreise mitgemacht, die Fahrt von der Königsbucht nach Alaska vor zwei Jahren.

Über den Start selbst wußten wir nichts Genaues. Nobile hatte überhaupt nicht die Gewohnheit, seine Absichten vorher bekanntzugeben; wir wußten nur, daß es nicht vor Ostern zur Abfahrt kommen würde, da die ganze Besatzung für die Feiertage Urlaub erhalten hatte. Vom 10. April ab sollten jedoch alle bereit sein. Inzwischen war die Montage der Navigations- und wissenschaftlichen Apparate beendet worden. Alle Offiziere waren schon an Ort und Stelle, und ebenso war Malmgren von Spezia zurückgekehrt. Wir fuhren nun täglich zur Vorbereitung und Überprüfung der Apparate nach der Luftschiffhalle. Malmgren machte sich sofort an seine meteorologische Arbeit, obwohl sein Dienst erst in Stolp beginnen sollte. Bis dahin hatte diese Arbeit Professor Eredia, der Chef der meteorologischen Station in Rom, geleitet, ein sehr zuvorkommender Herr, der gern mit seinem jungen Kollegen arbeitete.

So gingen die Tage vor dem Start in emsiger Arbeit schnell vorüber. Ich war mit Pontremoli bei den physikalischen Apparaten, Malmgren bei seinen Tafeln der Wettervorhersage, wo er ununterbrochen die Meldungen der europäischen Stationen mit Hilfe unseres Telefunken-Radioapparates aufnahm.

Die beiden Radiotelegraphisten Biaggi und Pedretti

waren überaus geschickte Leute, die mit großem Eifer arbeiteten. Malmgren konnte zwar nur einige italienische Worte, verständigte sich mit ihnen aber mit Hilfe der internationalen Zeichen der meteorologischen Meldungen sehr gut. Die Sprachenfrage war überhaupt bei dieser Expedition reichlich verwickelt. Ich sprach mit den Offizieren und Pontremoli französisch, mit Malmgren deutsch. Dieser sprach mit den Offizieren englisch; da die Mannschaft italienisch sprach, waren also vier Weltsprachen vertreten.

Die Abende verbrachte ich mit Malmgren bei einer Flasche Bier, das stolz als „Pilsener" bezeichnet war, obwohl es natürlich italienisches Gebräu war. Das Gespräch drehte sich begreiflicherweise fast ausschließlich um die jetzige und um die frühere Expedition, an der Malmgren teilgenommen hatte. Er war ein ungewöhnlich lieber Gesellschafter, wie dies die Nordländer gewöhnlich zu sein pflegen, sobald sie von ihrer gewohnten Zurückhaltung ablassen und einem näher gekommen sind. Meine Freundschaft mit Malmgren ist durch diese Expedition sehr befestigt worden. Wir waren ja die einzigen Fremdländer und fühlten beide, daß wir ohne den ausdrücklichen Willen Nobiles nicht hier wären. Unsere italienischen Kameraden waren zwar sehr angenehme und höfliche Leute, aber die Teilnahme von Ausländern an der Expedition war ihnen, wie sich auch später zeigte, sicher nicht willkommen.

Dieser Standpunkt war aus nationalen Gründen ganz begreiflich. Bei der Amundsen-Expedition vor zwei Jahren hatte ich eine ähnliche Sache beobachtet, wo aus denselben Gründen schon anfangs zwischen dem italienischen und norwegischen Teil der Besatzung keine Sympathie herrschte. Andererseits könnte man einwenden, daß Wissenschaft international ist, und daher eine Expedition, die ein wissenschaft-

liches Ziel zu haben vorgibt, die Teilnahme von Fremden rechtfertigen müßte. Es darf jedoch nicht vergessen werden, daß die Grenzen zwischen dem Begriff national und international sehr verschiebbar sind und daß manches oft von nationaler Einstellung schwer loszulösen ist. Malmgren und ich fühlten genau, was die italienische Besatzung über uns dachte, und wußten, daß zwischen ihr und uns die Person des Generals das einzige Bindeglied war. Wir haben den Italienern ihren Standpunkt auch nie übelgenommen, und ich kann sagen, daß später unter dem Druck der Verhältnisse zwischen mir und einzelnen Mitgliedern der Besatzung eine wirkliche Freundschaft entstand.

Nobile selbst konnten wir erst am Donnerstag, dem 12. April 1928, auf dem Mailänder Bahnhof eine halbe Stunde vor Ankunft des königlichen Zuges begrüßen. Kurz danach kam es zu dem bekannten unsinnigen Attentat, das viele Unglückliche mit dem Leben bezahlen mußten, die sicher nichts mit Politik zu tun hatten. Man sprach später davon, daß unser Start wegen dieses tragischen Ereignisses verlegt worden sei, damit das Luftschiff seine Fahrt nicht unter einem ungünstigen Omen antrete. Diese Behauptung ist nicht richtig. Der Grund der Verzögerung lag in dem schlechten Wetter, das schon über eine Woche in fast ganz Europa herrschte. Malmgren, so lieb er im privaten Verkehr war, wurde höchst ungemütlich, sobald er seine Brille aufsetzte und sich an die Karten und meteorologischen Nachrichten machte, die von dem Wetter in den verschiedenen Orten Europas berichteten. Sein Humor schwand unter dem Eindruck der schlechten Meldungen. Von Donnerstag an waren wir alle täglich zum Start bereit und belagerten den mürrischen Malmgren und überschütteten ihn mit Fragen, ob geflogen werde oder nicht; aber alle unsere Fragen waren vergeblich.

Die letzte Wettermeldung, die wir täglich von dem deutschen aeronautischen Observatorium in Lindenberg um 6 Uhr abends erhielten, enttäuschte stets unsere Erwartungen.

Eines Tags waren wir Zeugen einer kleinen Zeremonie in der Luftschiffhalle. Im Beisein zahlreicher kirchlicher Würdenträger wurde die „Italia" feierlich getauft. Der Papst schickte ein großes Holzkreuz, in das ein lateinisches Dokument eingeschlossen war. Es verkündete, daß dieses Zeichen des Christentums sich bis ans Ende der Welt, über dem Nordpol erheben werde. Die ganze Zeremonie war kurz, machte aber einen merkwürdigen Eindruck auf mich. Man ist gewöhnt, die Kirchengewänder sonst nur in dem tiefen Dämmer der Kathedralen zu erblicken, wo alles ein harmonisches, in Mystik ausklingendes Ganze bildet; hier, im Schatten der Motore, Steuer und Schrauben nahmen sie sich merkwürdig aus. Diese Disharmonie beeinträchtigte den feierlichen Eindruck der Zeremonie stark.

Am Sonnabend, dem 14. April, schien es, daß wir tatsächlich abfliegen würden. Malmgren gab seine Zurückhaltung auf und sprach schon vom frühen Morgen an vom Start. Lindenberg hatte gegen Abend weniger ungünstige Nachrichten gefunkt, und so waren, obwohl der Tag trübe gewesen war und es zeitweise sogar geregnet hatte, die Scheinwerfer am Flugplatz für die Nachtarbeit vorbereitet. Nachmittags wurden schwere, mit Schaffell gefütterte Automäntel, Ledermützen und Winterhandschuhe an uns verteilt. Abends wurde mit der Wasserstoffüllung des Luftschiffs begonnen, und in die Gondel wurden auch Speisevorräte für die Fahrt, größtenteils Sandwichs und etwas Käse, geschafft. Blechbehälter mit Trinkwasser wurden in die offene Spitze des Luftschiffs eingelagert, und unsere italienischen Kameraden nahmen auch ein wenig von ihrem geliebten

Chianti mit. Nobile war in der Halle und beaufsichtigte selbst alle Vorbereitungen. Er war guter Laune und zeigte jenes charakteristische Lächeln, das seinem Gesicht einen ungewöhnlich freundlichen Ausdruck und seiner ganzen Persönlichkeit eine große Anziehungskraft verlieh. Mit ihm war ständig sein Liebling Ceccioni, Leitender Ingenieur der „Italia", der bereits den letzten Flug Amundsens mitgemacht hatte, und den man allgemein „Cavaliere" nannte; er hatte diese Auszeichnung erhalten, als er einmal das Luftschiff wieder glücklich in die Halle gebracht hatte, als es sich vom Mast losgerissen hatte. Ich kannte ihn zwar schon von der letzten Expedition her, doch wir verkehrten sehr wenig miteinander. Einmal sprach er nur italienisch und ferner kam er mir sehr eingebildet vor, sei's auf seinen Titel, sei's auf Nobiles Gunst. Erst später unter dem „roten Zelt" hatte ich Gelegenheit, ihn besser kennenzulernen und mich von seinen hervorragenden Eigenschaften und seinem guten Herzen zu überzeugen.

Mitternacht war vorüber, und die Vorbereitungen, Tanken sowie Füllen des Luftschiffs mit Gas, waren noch nicht beendet. Die großen Scheinwerfer beleuchteten den ganzen Flugplatz, und die sonst so stille Halle füllte sich zur Nachtzeit allmählich mit Verwandten und Bekannten und den offiziellen Vertretern der Presse, der Luftschiffahrt und der Behörden. Um 1 Uhr nachts öffneten sich endlich die ungeheuren Tore der Halle, die auf die zum Start bestimmte sumpfige Wiese führten. Das Manöver der Ausfahrt des Luftschiffes begann. Ein Teil der Besatzung war bereits eingestiegen, Soldaten ergriffen die Seile, und das ganze Luftschiff wurde nach den mit einem Sprachrohr von einem Ende der Halle zum andern erteilten Befehlen langsam hinausgezogen. In einigen Minuten war dies so weit ge-

schehen, daß es beim Aufstieg nicht an die Halle anstoßen konnte, die jetzt ständig durch einen Scheinwerfer beleuchtet war.

Es war fast windstill. Die zur Bestimmung der Windrichtung in regelmäßigen Zeitabständen aufgelassenen, erleuchteten Pilotballons stiegen fast senkrecht zum dunklen Himmel auf. Letzter Abschied von der Menge unten, der Rest der Besatzung geht an Bord, und plötzlich — ohne daß man eine Bewegung merkt, sieht man die Zurückbleibenden von den Scheinwerfern matt beleuchtet tief unter sich und hört ihre Abschiedsrufe. Hier und da blitzt auch das Licht einer Taschenlampe auf. Dann wendet das Luftschiff langsam; die Motore beginnen lauter und bei größerer Zahl der Drehungen in einem höheren Ton zu singen. Die „Italia" hat mit ihrer Besatzung von neunzehn Mann ihre weite Pilgerfahrt angetreten. Niemand aber ahnt, daß diese Fahrt um ein Haar bereits über dem Gebiet unserer Republik ein vorzeitiges Ende gefunden hätte.

3. Von Mailand nach der Königsbucht.

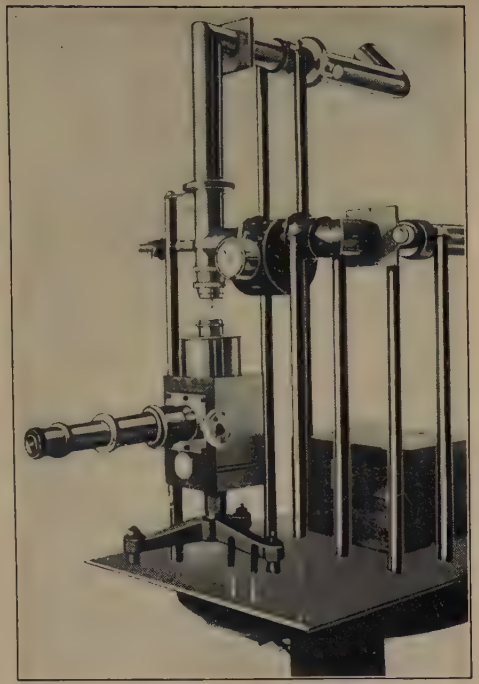
In der Führergondel waren alle an ihren Plätzen: Bei General Nobile Ingenieur Trojani, die Offiziere Zappi und Viglieri sowie Malmgren, bei den wissenschaftlichen Apparaten Kapitän Mariano, der Meteorologe Eredia, Pontremoli, ich und die beiden Journalisten.

Wir begannen sofort mit den Arbeiten, aber fast auf der ganzen Fahrt konnte nur mit meinen Apparaten gemessen werden, da die magnetischen Apparate versagten. Ich nahm deshalb mit Hilfe Pontremolis volle 24 Stunden lang ohne Unterbrechung Messungen der durchdringenden Höhenstrahlung der Atmosphäre und der Radioaktivität der Luft vor. Außerdem maßen wir von Zeit zu Zeit das elektrische Potential der Atmosphäre, was unter den gegebenen Verhältnissen allerdings nur annäherungsweise möglich war. Es hatte sich nämlich schon bei den Messungen in der Halle gezeigt, daß sich das Luftschiff elektrisch auflud, wenn der Motor lief, und zwar auf eine verschieden hohe Spannung, je nach der Anzahl der Drehungen des Motors. Infolgedessen hatten die gewonnenen Potentialwerte nur relative Bedeutung.

In der Führergondel waren wir also elf Mann, während sich die beiden Funker in der kleinen Funkkammer befanden. Von der übrigen Besatzung, sechs Maschinisten und Mechaniker, waren die einen beim Motor, die andern

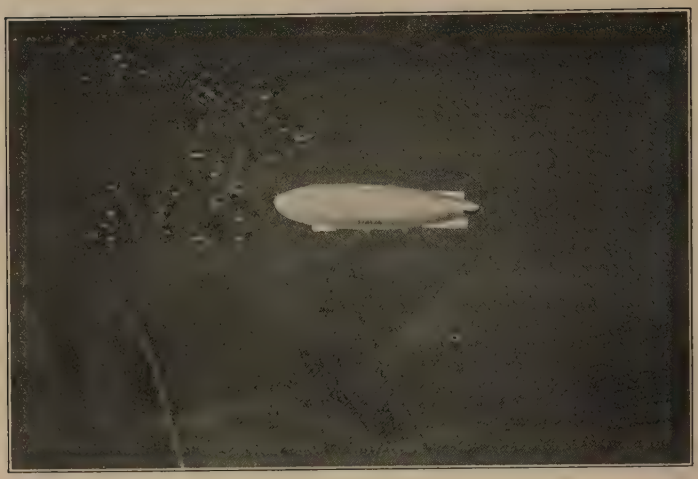
beim Verbindungsteil des Luftschiffes untergebracht. Beinahe die ganze Fahrt über mußten wir stehen, denn der Platz war so beschränkt, daß es unmöglich gewesen wäre, auch nur einen Feldstuhl unterzubringen. Erst als wir am zweiten Tag schon ganz erschöpft waren, teils durch das neunstündige Warten vor dem Start, teils durch die vierundzwanzigstündige Fahrt, legte sich von Zeit zu Zeit einer von uns auf den Boden zu kurzem unruhigen, immer wieder gestörten Schlaf, um schon nach einigen Minuten seinen Platz einem andern abzutreten. Von der bei den Motoren und bei den wissenschaftlichen Apparaten beschäftigten Mannschaft schlief jeder kaum drei Stunden während der einunddreißig Stunden, die wir im ganzen in der Luft waren.

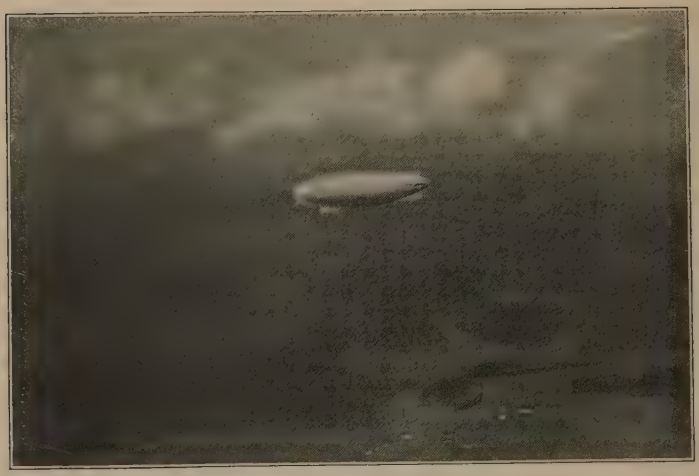
In der ersten Nacht verlief der Flug glatt. Der Wind war meist schwach, das Luftschiff hielt genau Kurs und flog ohne die geringste Schwankung nach Osten. Unter uns sahen wir schlafende Städte, Peschiera, Verona, Padua; es war ein bezaubernder Blick auf alle Lichter, die die Straßen mit ihrem perlenden Glanz überschütteten und die Plätze mit bizarren Diademen säumten. Als wir über den Lagunen Venedigs schwebten, warf die Sonne ihre ersten rotgoldenen Strahlen durch das Fenster über dem Steuer. Bald darauf konnten wir auf die blaugraue Fläche des Meeres und auf Triest hinabblicken, und steuerten dann nordöstlich, um den Alpen auszuweichen. Bisher waren wir durchschnittlich vier- bis sechshundert Meter hoch geflogen; jetzt war es zeitweise notwendig auf 1000 Meter hinaufzugehen, weil wir den Karst unter uns hatten. Die Navigation wurde hier streckenweise schwierig, weil bestimmte jugoslawische Gebiete nicht überflogen werden durften. Östlich von Laibach kamen wir über die Save und gerieten gleich darauf in ziemlich gefährliche Luftströmungen,



Mein Apparat zur Messung der elektrischen Leitfähigkeit und des Jonengehalts der Atmosphäre.

Trojani in einem Gummiboot beim Abstieg vom Luftschiff auf das Mittelmeer.





Die „Italia" über Mähren.
(Aufnahmen eines tschechoslowakischen Armeeflugzeugs.)

die das Luftschiff in höchst bedenklicher Weise stampfen ließen. Nobile selbst bediente hier das Höhensteuer, das bekanntlich der empfindlichste und neben dem Motor wichtigste Bestandteil des Luftschiffs ist. Aus diesen Wirbeln kamen wir zwar glücklich heraus, wenn auch nicht ohne teilweise beschädigtes Höhensteuer.

Der weitere Weg über die Drau und den Raab war dann wieder ganz ruhig. Wir überflogen Steinamanger, wo wir bis auf 200 Meter hinuntergingen und den Namen vom Bahnhof ablasen. Den Neusiedlersee ließen wir östlich liegen und befanden uns ½3 Uhr nachmittags 400 Meter über Wien und der schönen, leider nicht blauen Donau. Das Wetter war nicht sehr gut, wir flogen dauernd in Wolken, wenn auch der Wind im ganzen schwach und die Fahrt ruhig war.

Langsam meldete sich der Hunger, wir öffneten die Papiertüten, die wir früh erhalten hatten, und stärkten uns mit Sandwichs, einer Portion Huhn und Käse. Außerdem hatte jeder eine ausgezeichnete Thermosflasche bekommen, in der der Tee noch nach 24 Stunden beinahe kochend war, so daß man sich an dem Aluminiumbecher die Finger verbrannte, wenn man ihn hineingoß. Abends bekamen wir die gleiche Portion, dann gab es nichts mehr bis Stolp.

Als Wien hinter uns lag, teilte mir Nobile mit, daß wir wegen des verspäteten Starts leider nicht über Prag fliegen könnten, aber er hoffe, daß sich ein andermal hierzu Gelegenheit geben werde, vielleicht beim Rückflug.

Mähren überflogen wir bei dem besten Wetter, das wir bis dahin gehabt hatten. Kurz nach vier Uhr waren wir über Brünn, wo uns die Leute begrüßten, wie wir aus den Bewegungen entnehmen konnten; zu hören war natürlich nichts. Ich eilte ans Heck der „Italia", um durch das Licht-

loch zwei Briefe für die Prager Zeitschrift „Zpravodaj" hinunterzuwerfen. Aus der Führergondel ist es verboten, etwas abzuwerfen, damit es nicht etwa den Propeller des Motors beschädigt. Nur wenige Minuten dauerte der Flug über Brünn. Dann steuerten wir gegen Olmütz, wo von links ein tschechoslowakisches Militärflugzeug mit einem Beobachter aufstieg. Wir sahen durch das Fernglas, wie uns der Flieger grüßte und erwiderten den Gruß, aber schon nach einer Viertelstunde verloren wir ihn in den weißen Wolken, die, je mehr wir uns der schlesischen Grenze näherten, immer dichter wurden.

Jede halbe Stunde sandten wir nach dem Morsealphabet mit unsern Radioapparaten auf Welle 900 Meldungen unter dem Stichwort „Italia", um unsere Lage bekannt zu geben, während wir umgekehrt Nachrichten von den meteorologischen Stationen der Tschechoslowakei, hauptsächlich von Prag und von Lindenberg erhielten. Um 5 Uhr meldete Prag ein Gewitter vor uns, das mit einer Geschwindigkeit von 30 Kilometer aus Westen heranzog. Wir steuerten mehr ostwärts und versuchten zwischen dem Mährischen Gesenke und den Beskiden durchzufliegen, aber nach kaum einer halben Stunde mußten wir eine Gewitterzone sowohl gegen Westen wie gegen Osten vor uns feststellen — und schon waren wir auch mitten drin.

In der Gondel wurde es vollkommen finster, und nur das violette Licht der Blitze erleuchtete von Zeit zu Zeit ihre dunkle Enge. In der ersten Zeit waren wir von der Stelle der elektrischen Entladungen kaum ein halbes Kilometer entfernt, und ich glaube, jeder von uns dachte an das Schicksal des unglücklichen französischen Luftschiffes „Dixmude", das über dem Mittelländischen Meer vom Blitz vernichtet wurde.

Nobile stand wieder am Höhensteuer. Unaufhörlich gellte die Glocke des Befehlstelegraphen und übertönte die Motore. Ich stellte mit Pontremoli, der die Ergebnisse aufschrieb, alle Beobachtungen an, die überhaupt während des Gewitters möglich waren; aber bald zwang mich ein heftiger Regen, der die Leinenwände zu peitschen anfing, mich auf einen einzigen Apparat, das Elektrometer zur Messung der durchdringenden Höhenstrahlung der Atmosphäre, zu beschränken, der in der Gondel fest verschlossen war. Wer nicht, wie die Offiziere am Seitensteuer und beim Kompaß beschäftigt war, stand an den Fenstern und verfolgte mit einer allen gemeinsamen Beklemmung den Verzweiflungskampf des Luftschiffs mit dem entfesselten Element. Keiner der Flieger erinnerte sich, je ein solches Unwetter erlebt zu haben. Nicht einmal bei der letzten Polarexpedition hatte einer von den fünf Männern etwas Ähnliches erlebt, die sie vollständig mitgemacht hatten. Wir hatten den Eindruck, in einem trüben Meer zu schwimmen, zu sehen war nichts, weder unter uns, noch in irgend einer andern Richtung. Erst nach 20 Minuten erschien am Horizont ein hellerer Streifen und verriet wieder den Himmel, der von Gewitterwolken befreit war.

Auf ihn steuerten wir mit der vollen Geschwindigkeit aller drei Motore los, indem wir unaufhörlich dem Anprall des Sturmes durch Änderung der Höhenlage auszuweichen und ruhigere Luftschichten zu erreichen suchten. Der Zeiger auf dem Höhenmesser stand nicht einen Augenblick still, er schnellte von 400 auf 1600 Meter empor. Die „Italia" schien nur ein Ziel zu haben: dem Urteil, welches das Gewitter mit den feurigen Buchstaben seiner Blitze auf den dunklen Himmel schrieb, mit allen zur Verfügung stehenden Kräften auszuweichen. Ein paar Minuten wurde es heller,

und wir hofften schon der Gefahr glücklich entronnen zu sein, gerieten aber in eine zweite Gewitterzone. Glücklicherweise war diese weniger heftig, und der Donner rollte schon aus größerer Entfernung. Noch eine halbe Stunde kühnsten Fluges in erdenklich höchsten Lagen aus Furcht vor Bergen, die unter uns sein konnten und die wir wegen der dichten Wolken und des strömenden Regens nicht sehen konnten — und wir haben wieder hellen Horizont vor uns.

Im schwindenden Licht des Abends weit hinter uns flammt noch der Blitz und rollt dumpf der Donner, aber wir sind in Sicherheit. Das Gewitter hat alles in allem vielleicht nicht länger als eine halbe Stunde gedauert, die uns aber wie ein Menschenleben deuchte!

Gegen 7 Uhr abends nahm die Dunkelheit allmählich zu, und wir konnten die Landschaft unter uns nicht mehr unterscheiden. Wir wichen dem Gewitter östlich aus, die Richtung gab uns der Kompaß an, aber unsere Lage konnten wir nicht feststellen. Dazu wäre es notwendig gewesen, den Stand der Sonne zu bestimmen, aber die war ja schon unter dem Horizont. So verloren wir die Orientierung und setzten den Flug nach Osten mit einer kleinen südlichen Abweichung fort, aus Besorgnis, wieder in die Gewitterzone zu kommen, der wir glücklich entronnen waren.

Es handelte sich jetzt vor allem darum, unsere Lage zu bestimmen. Bei Tage ist nichts leichter als dies, da sich an Hand der Karte genug Orientierungspunkte ergeben, Städte, Flüsse, Eisenbahnen, Berge. Überdies ist es möglich, tiefer zu gehen und vielleicht den Namen einer Stadt vom Bahnhof abzulesen, wie wir es im Burgenland gemacht hatten. In der Nacht ist das eine ganz andere Sache. Unter sich sieht man nur die Lichter der Stadt, manchmal auch von Eisenbahnlinien, aber die andern Geländepunkte fehlen.

Die astronomische Bestimmung der Lage ist im Luftschiff selbst bei klarem Himmel ziemlich schwierig, in unserm Fall aber war sie durch die hohen Wolken ausgeschlossen, die die Sterne vollständig verdeckten. So blieb noch die Funkpeilung durch Messung der Intensität der Radiowellen, die von irgendeiner Station ausgesendet werden. Mit Hilfe von zwei senkrecht zueinander gerichteten Antennen und eines Apparates, Radiokompaß benannt, ist es möglich, die Richtung der Wellen der Absende- oder Empfangsstation festzustellen. Wir forderten daher von den tschechoslowakischen und deutschen Stationen die Feststellung unserer Lage und sandten eine ganze halbe Stunde unser Losungswort „Italia" aus, damit die Stationen nach der Intensität unserer Aussendestrahlen unsere Lage bestimmen konnten. Die Antworten waren recht sonderbar; eine lautete, daß wir uns in der Nähe Brünns befänden! Ich konnte mir das nicht anders als mit einer Beeinträchtigung der Intensität unserer Zeichen infolge des Gewitters erklären, das vermutlich immer noch andauerte, wenn auch in weiter Entfernung*. — Wir näherten uns jetzt einer großen Stadt mit unzähligen Lichtern, und Nobile rief mich zu sich, um festzustellen, welche tschechoslowakische Stadt das sein könne.

„Ich glaube, daß wir nicht mehr in der Tschechoslowakei sind", antwortete ich. Das wollte Nobile nicht glauben und fragte, ob ich dessen sicher sei.

„Ihre Station meldet mir, daß wir bei Brünn sind", beteuerte er.

„Ich weiß zwar nichts Genaues," antwortete ich, „aber

* Die Radiopeilung versagte auch bei Dr. Eckeners Rückkehr von Amerika. Es scheint, daß der vertikale Abstand des Luftschiffes von der Erde hier eine gewisse Rolle spielt und die Richtungsangabe durch irgendeine Polarisation der Radiowellen beeinflußt wird.

mein Instinkt sagt mir, daß wir mindestens schon an der tschechoslowakischen Grenze in der Nähe von Mähr.-Ostrau, wenn nicht schon in Preußen sind."

Am nächsten Tag erkannte Nobile, daß ich recht gehabt hatte. Wir waren zwar nicht genau bei Mähr.-Ostrau gewesen, sondern 50 Kilometer nordöstlicher und eigentlich schon an der polnischen Grenze. Unter uns lagen zwei Städte nahe beieinander, die eine mit hohen Schornsteinen, und vielleicht 20 Kilometer weiter tauchte eine dritte Stadt auf. Wir begannen oberhalb dieses Dreieckes zu kreisen und suchten durch Funksprüche die Namen der Städte zu erfahren. Nach einer Stunde endlich antwortete die dritte Stadt, daß wir landen sollten; wir antworteten natürlich, und zwar durch Blinkzeichen, daß wir weiterfliegen wollten. Scheinbar wurden wir aber nicht verstanden, denn die da unten fuhren mit ihren Zeichen fort und luden uns sogar radiotelephonisch ein. Wir dachten aber nicht im entferntesten an einen Aufenthalt, sondern suchten um jeden Preis bald nach Stolp zu gelangen.

Benzin war genügend vorhanden, das Wetter nun auch ruhiger geworden, und die Wetterberichte für die Fortsetzung des Fluges zufriedenstellend. Nach mehr als zweistündigem Warten erfuhren wir endlich die Namen der Städte: nebeneinander Kattowitz und Königshütte, und etwas weiter entfernt Gleiwitz, das uns geantwortet hatte.

Nun wußten wir genau, wo wir waren und beeilten uns, es war gegen 10 Uhr abends, weiter zu fliegen. Wir nahmen Kurs auf Breslau, wo wir Montag früh nach ein Uhr eintrafen. Um halb drei Uhr beendeten wir nach vierundzwanzigstündiger Arbeit die wissenschaftlichen Messungen und suchten ein Plätzchen zum Ausruhen auf dem Fußboden. Das Luftschiff setzte seine Reise weiter gegen

Stolp fort. Abwechselnd zwischen Wachen und Schlafen begann es um uns gegen 6 Uhr früh zu dämmern. Es war ein frostiger Morgen, die Fenster mit Reif bedeckt, und das Thermometer draußen zeigte — 8°. Wir waren noch etwa 80 Kilometer von Stolp entfernt und alle bereits auf den Beinen.

Nun entstand eine neue Aufgabe, und zwar die des „Lebenden Ballastes". Das Luftschiff begann sich nämlich mit dem Bug nach unten zu neigen, da das Heck durch Aufbrauchen des Benzins leichter geworden war, was kurz vor der Landung immer der Fall ist.

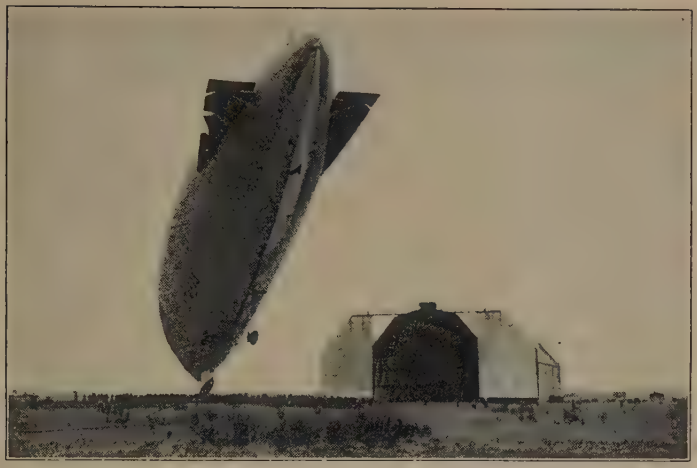
Daher bekamen alle — außer dem flugleitenden Offizier, den Steuerleuten, den Maschinisten und den Funkern — den Befehl, sich nach dem Verbindungsteil des Luftschiffes in die rückwärtige Hälfte zu begeben, und sich dort zur Herstellung des Gleichgewichtes zu verteilen. Dieser Verbindungsteil befindet sich oberhalb der Gondeln und ist eigentlich der Kiel, ähnlich dem Schiffskiel. Die Leinenwände laufen hier am Rande zusammen und bilden die Längsachse des Luftschiffs, etwa 100 Meter. Sie sind durch einen leichten metallenen Gehsteig verbunden, der den ganzen Rand entlang läuft. Dieser Laufsteg ist nur 40 Zentimeter breit und hat, wie ich schon erwähnte, an beiden Seiten Seile, an denen man sich anhalten kann. Sonst sieht man rechts und links nur die Leinenwände und Öffnungen und muß gut achtgeben, daß man nicht daneben tritt und die Leinwand durchreißt. Unmittelbar über dem Laufsteg befinden sich schon die Ballonhüllen mit Wasserstoff und Luft gefüllt, die Benzinbehälter und alle Seile, die von der Führergondel zum Steuer führen. Auf diesem Laufsteg ließen wir uns in der frostigen Morgenluft nieder, die uns noch kälter vorkam als sie wirklich war, da unsere

Körperwärme infolge Übermüdung bereits gesunken war. Nach vierzigstündigem Wachsein — wenn man von der Bereitschaft in Baggio an rechnet, also von Sonnabend 5 Uhr nachmittags — war es wohl kein Wunder, daß uns die Müdigkeit überwältigte, jeden Augenblick einer einnickte, um gleich wieder aus dem Schlaf aufzufahren, aus Furcht, im Schlummer gegen und durch die Leinwand zu fallen, die die Last eines Menschen keineswegs aushalten würde. Hier erkannte ich, wie etwa die ersten Menschen auf Bäumen geschlafen haben mögen, immer aus dem Schlaf aufschreckend aus Angst, von den Ästen zwischen wilde Tiere zu fallen. Unter uns waren allerdings keine wilden Tiere, dafür aber 400 Meter Tiefe.

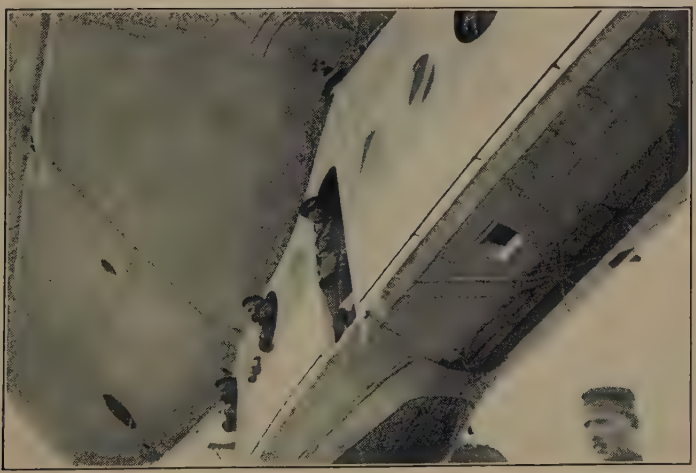
Endlich nach 8 Uhr sahen wir Stolp und begannen das Landungsmanöver, das nach einer halben Stunde glatt erledigt war, obgleich der Reif das Luftschiff merklich beschwert hatte.

Nach den Wirbelstürmen in Jugoslawien und den Gewittern in Mähren waren wir, nach einem Flug von beinahe einunddreißig Stunden, endlich im ruhigen Hafen, und hatten eine Strecke von 2000 Kilometer zurückgelegt.

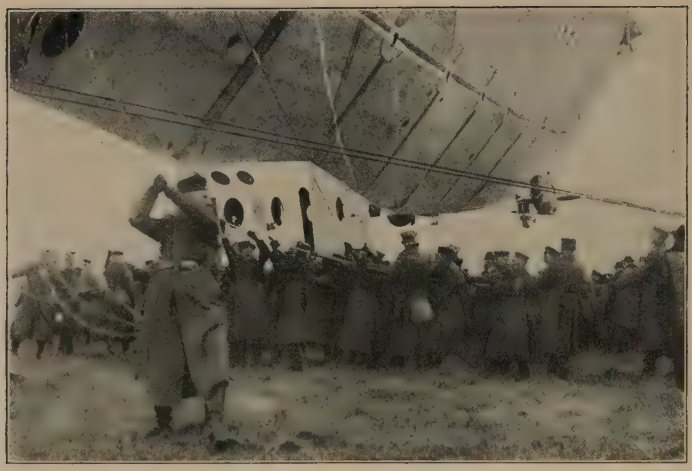
Auf dem Flugplatz erwarteten uns natürlich schon viele Leute, Journalisten, Vertreter der Behörden und des Aeroklubs und die italienisch-deutsche Kolonie. Nach Verlassen der „Italia" mußten wir selbstverständlich den unvermeidlichen Photographen stillhalten. Dann erst konnten wir ins Hotel fahren. Nobile, die zwei älteren Offiziere, Malmgren und ich waren im kleinen Hotel „Mund" untergebracht, die übrigen im Hotel „Zum Franziskaner". Zu längerem Ausruhen war keine Zeit, kaum daß wir uns gewaschen, umgezogen und einige Stunden geschlafen hatten, mußten wir uns zu dem feierlichen Abendessen begeben, das die Stadt

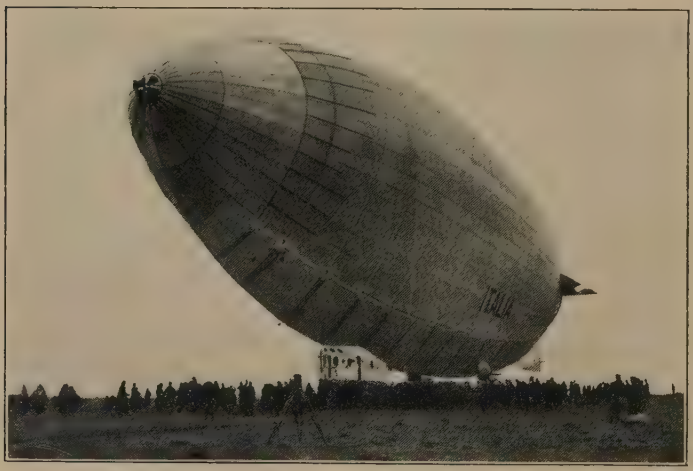


Die „Italia" neben der Luftschiffhalle in Stolp.



Nobile in der Tür der Führergondel bei der Landung in Stolp.





Nach der Landung in Stolp.

(Bei dem unteren Bild ist die Beschädigung des linken Höhensteuers deutlich sichtbar.)

im Rathaus veranstaltete. Die Trinksprüche waren doppelt begeistert, da gerade das deutsche Flugzeug „Bremen" zum erstenmal den Atlantischen Ozean von Europa nach Amerika überquert hatte.

Ich nahm an, daß wir länger in Stolp bleiben würden, da sich das Hilfsschiff der Expedition, die zur Kriegsflotte gehörige „Città di Milano", infolge ungünstiger Eisverhältnisse nicht auf die Fahrt nach der Königsbucht begeben konnte, sondern noch immer in Bergen ankerte. Deshalb bat ich Nobile gleich am nächsten Morgen, auf einige Tage nach Prag fahren zu dürfen. Meine Bitte wurde sofort gewährt. Nachdem ich dem General die vorläufige Bearbeitung meiner Messungen auf dem Flug übergeben hatte, fuhr ich in Begleitung Malmgrens auf den Bahnhof, wo wir uns nach kurzen Worten voneinander verabschiedeten. Malmgren wollte mit den übrigen am zweit- oder drittnächsten Tag zur Besorgung irgendwelcher noch fehlenden wissenschaftlichen Apparate nach Berlin reisen.

Nach einem Aufenthalt von einer Woche in Prag kehrte ich nach Stolp zurück, fand jedoch daselbst noch beinah niemand vor; alle waren noch in Berlin. Credia war eben von Leningrad zurückgekehrt, wohin er gereist war, um die Mitwirkung der russischen meteorologischen Stationen sicherzustellen. In der Halle von Seddin, wo sich die „Italia" befand, waren nur Ceccioni und Trojani, die mit der Durchsicht des Luftschiffes und dem Austausch der Höhensteuer beschäftigt waren. Die Steuer wurden durch bedeutend stärkere ersetzt. Die Arbeit ging ziemlich langsam vonstatten, da es keine brauchbaren Arbeiter gab. Seddin hatte nämlich auf Grund des Versailler Vertrags die Luftschiffhalle zerstören müssen, die zur Aufnahme der Zeppeline gedient hatte, und so war nur eine kleine Halle des Aeroklubs

verblieben, in der sich unser Luftschiff befand. Infolgedessen verfügt Stolp, obwohl es eine wichtige Station für den Luftverkehr Deutschlands mit Polen ist, weder über technische Hilfsmittel noch über die erforderlichen Mannschaften für Luftschiffe.

Ich wollte gern eins meiner Elektrometer anders aufstellen, da es gegen das durch die Arbeit der Motore hervorgerufene Zittern des Luftschiffs besonders empfindlich war. Dies war jedoch vor Beendigung der Ausbesserungsarbeiten am Luftschiff selbst nicht durchführbar. So blieb nichts anderes übrig, als zu warten. Zum Glück kehrten die andern zwei Tage nach mir zurück, und dann verlief die Zeit in Gesellschaft Malmgrens schneller. Malmgren war gleichfalls ohne oder fast ohne Arbeit, da alle Wettermeldungen jetzt das geophysikalische Institut in Tromsö besorgte. Die „Città di Milano" hatte Norwegen noch immer nicht verlassen können, weil die Königsbucht um ihren Funker gekommen und damit von der übrigen Welt vollständig abgeschnitten war. Wie wir später erfuhren, war dieser wichtige Mann nach einem Besuch auf der „Hobby" verschollen, die in Königsbucht seit Ende März vor Anker lag. Nachdem er das Schiff verlassen hatte, war er ohne jede Spur im tiefen Schnee verschwunden, obwohl das Schiff von der Bergwerksniederlassung kaum zwei Kilometer entfernt lag. Die Geschichte von Spitzbergen ist voll von ähnlichen Tragödien. Bevor die Nachricht nach Europa gelangte und ein neuer Funker entsandt werden konnte, verging eine Reihe von Tagen; wir aber waren inzwischen ohne jede Verbindung mit der Königsbucht. Der Eisstand war für die Abfahrt der „Città di Milano" ständig hoffnungslos. Wir erwogen bereits, nicht auf das Schiff zu warten, loszufliegen und für das Landungsmanöver Bergleute zu verwenden. Da es

jedoch ungewiß war, ob diese zur Verfügung stehen würden, blieb nichts anderes übrig, als weiter zu warten.

Alle diese unsere Abfahrt verhindernden Umstände und vielleicht auch das schlechte Wetter in Skandinavien steigerten begreiflicherweise unsere Nervosität und besonders die Ungeduld Nobiles. Für Forschungen im Polarbereich können nämlich Luftschiffe nur im Mai und vielleicht ausnahmsweise noch Anfang Juni verwendet werden. Später ist jede Luftfahrt in diesen Gegenden wenn nicht ausgeschlossen, so doch wenigstens wegen ständiger Nebel und niedrighängender Wolken, die eine Orientierung unmöglich machen, sehr beschwerlich. Wenn man bedenkt, daß ungünstiges Wetter das Luftschiff dann noch in der Königsbucht bis Ende Mai zurückhalten konnte, wird man begreifen, wie unangenehm es war, schon in Deutschland warten zu müssen.

Erst um den 2. Mai herum erhielten wir bessere Wetternachrichten; die „Città di Milano" war in der Königsbucht eingetroffen, wodurch unsere Verbindung mit diesem Ort wieder sichergestellt war, da das Schiff einen starken Sender besitzt. So kam es schließlich in der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag zum Start. Wir hatten in der Halle von 11 Uhr abends an gewartet, daß sich der ungünstige — bis 70 Stundenkilometer Geschwindigkeit erreichende — Wind legen sollte, damit wir das Luftschiff dann gleich aus der Halle auf den Flugplatz bringen konnten. Aber erst um 3 Uhr früh kam der günstige Augenblick. Der ganze Vorgang spielte sich wieder wie in Baggio ab, mit der Ausnahme, daß uns diesmal deutsche Soldaten unter Führung von Hauptmann v. Kleist aus der Halle brachten.

Es beginnt hell zu werden, der Himmel ist ohne jede Wolke, der Wind hat sich beruhigt, das Luftschiff, nur an Seilen von den Soldaten gehalten, wartet auf den Abflug.

„Are you ready, General Nobile?" fragt v. Kleist. „Yes, I am ready," antwortet Nobile. Hauptmann v. Kleist gibt den Befehl — und schon steigen wir empor, plötzlich und ruhig. Die Soldaten unter uns werden kleiner, die Grüße der italienischen Freunde dringen nur noch schwach zu uns. Die zwei Motore erhöhen das Tempo der Drehungen, und das Luftschiff ist wieder in voller Fahrt.

Es ist 3 Uhr 25 Minuten, Donnerstag, 3. Mai. Wenn alles gut geht, können wir in zwei Tagen in der Königsbucht sein.

Binnen einer Viertelstunde haben wir die Ostsee unter uns. Wir fliegen sehr niedrig, 150 bis 200 Meter, da in den höheren Schichten starker Gegenwind herrscht. Alle drei Motore arbeiten, damit wir bald über Festland gelangen, wo das Wetter viel besser ist. Wir fliegen die ersten Stunden unter ziemlich ungünstigen Bedingungen, wogegen es aber keinen Ausweg gab. Ein weiteres Warten hätte Verschlechterung des Wetters mit sich bringen, ja vielleicht für unabsehbare Zeit überhaupt die Unmöglichkeit bedeuten können, Stolp zu verlassen. Das aber würde Vereitelung der ganzen Expedition, materiellen und moralischen Verlust und ewigen, wenn auch unverdienten Spott der Geschichte geheißen haben, wenn eine Polarexpedition schon in Europa am 54. Breitengrad ihr Ende gefunden hätte.

Das von drei Motoren getriebene Luftschiff brauste gen Norden. Um ½6 Uhr flogen wir schon an den ersten Inseln der schwedischen Küste vorbei, und dann wechselten Inseln mit dem Meer ab. Bis dahin hatten wir eine Geschwindigkeit von 100 Kilometer in der Stunde. Jetzt hatten wir zwar Gegenwind, der die Geschwindigkeit verringerte, aber dafür war er beständig, und außerdem fehlten hier jene verderblichen Stöße seitlichen Windes, die uns in einer für

das Luftschiff so gefährlichen niedrigen Höhe über dem Meer zu fliegen gezwungen hatten. Vom schwedischen Ufer aus begleiteten uns Wasserflugzeuge. Wir hatten ja einen Schweden an Bord der „Italia", Malmgren. So war das Geleit durch die Flugzeuge wohl als Dank Schwedens dafür anzusehen, daß einer seiner Söhne an der Expedition teilnehmen durfte. Um 11 Uhr vormittags kamen wir bei ständig schönem Wetter über Stockholm, das wir einige Minuten lang überflogen. Die Wasserflugzeuge umkreisten uns ständig in schönen Kurven, flogen bald über, bald unter uns hinweg, stiegen über uns auf, ließen sich seitlich herab und machten alle möglichen Drehungen, die von der Höhe aus gesehen weit größeren Eindruck machen, als von der Erde aus. Über Stockholm steuerte Malmgren die „Italia" und warf über der Vorstadt Appelviken einen Brief für seine Mutter ab, der glücklich aufgefunden wurde und in ihre Hände gelangte.

Hinter Stockholm hatten wir die schönste Fahrt der ganzen bisherigen Reise; schönes, fast windstilles Wetter. In der Gondel war es so ruhig wie auf dem Festland, nur das gedämpft hierher dringende Zittern der Motore und der Ausblick auf das Land 400 Meter unter uns erinnerten daran, daß wir uns in einem Luftschiff befanden.

Wir folgten nun der Küste, Meer wechselte mit Inseln. Die Sonne neigte sich allmählich gegen den Horizont. Es ist eine der letzten Nächte, aber auch sie ist kurz. So ergibt sich für uns der einzigartige Anblick der Gleichzeitigkeit des Tages mit der Nacht: auf der einen Seite ist Dämmerung, nur knapp am Horizont, wo die Sonne unterging, ein heller Gürtel, und von diesem aufwärts greift die Dunkelheit um sich, während wir auf der andern Seite den halbdunklen Himmel mit herrlichem Vollmond haben. Dieser Anblick

dauerte einige Stunden, um 4 Uhr früh verblaßte das Mondlicht bereits in der Glut der Sonne, die über einer traurig verlassenen, mit verschneiten Wäldern bedeckten Landschaft aufging.

Wir befanden uns nun über dem am wenigsten bewohnten Teil Skandinaviens, nördlich von Haparanda, zwischen der Ostsee und der Barentssee, und steuerten gegen die norwegische Grenze, wo vor zwei Jahren bei der letzten Polarexpedition (Amundsen-Ellsworth-Nobile) unmittelbar am Meeresufer ein Ankermast errichtet worden war. Vor Vadsö aber kamen wir in dichten Nebel. Wir versuchten, über ihn hinauszukommen, doch er reichte sehr weit in die Höhe. Außerdem beschwerte die Feuchtigkeit das ohnehin schon ziemlich belastete Luftschiff noch mehr. Wir müssen die Fahrt im Nebel fortsetzen und uns nur nach dem Kompaß richten. Doch unsere Offiziere sind ausgezeichnete Navigatoren und finden den Weg so leicht, als ob er mit Zeichen versehen wäre. So sehen wir Freitag um ½9 Uhr früh den Mast bei Vadsö vor uns und verlassen gleichzeitig das Nebelmeer. Beim Mast wartet schon das italienische Personal — durch Funkspruch über die Zeit der Ankunft genau unterrichtet — und nun beginnt das interessante Manöver der Verankerung des Luftschiffs am Mast. Wir werfen zuerst durch die Gondeltürchen und Öffnungen bei den Motoren die Seile hinaus. Die Motore arbeiten im langsamsten Tempo, und die Offiziere manövrieren vorsichtig bei den Klappen für das Auslassen des Gases. Durch Auswerfen von Wasserballast wird ein allzu rasches Sinken vermieden. Das ganze Manöver dauert kaum eine Viertelstunde, dann sind wir mit der Spitze an den Mast, mit dem Heck durch Seile an die Erde festgebunden.

Eine kurze Leiter vom Luftschiff zum Mast und eine

zweite im Mast selbst ermöglichen das Absteigen ans Land. Sofort wird mit dem Einnehmen neuen Betriebsstoffs begonnen. In dem Maß, wie die Benzinfüllung und damit die Herstellung des Gleichgewichts fortschreitet, gehen wir einzeln an Land. Aber bald kommen wir alle zurück, da sich unten nur eine Holzbaracke befindet, die für Material, Wasserstoffbomben und Benzinbehälter bestimmt ist. Die Entfernung nach der Stadt ist ziemlich groß, und der Befehl des Generals lautet ausdrücklich, daß wir in drei bis vier Stunden fortzufliegen gedenken, sobald Gas und Benzin eingenommen sind. Major Vallini, der Führer des italienischen Personals in Vadsö, sorgt eifrig für die ermüdete Besatzung der „Italia" und sendet uns warme Suppe, Renntierfleisch, Brot und Bier: das erste warme Essen seit dem Abendbrot am Mittwoch; es verschwindet mit begreiflicher Schnelligkeit.

Inzwischen sammelt Malmgren die Nachrichten über den Wetterstand für den Weg zwischen Vadsö und Spitzbergen. Die Berichte sind leider sehr schlecht. Schneestürme über Spitzbergen, veränderliches Wetter und starker Wind über der Barentssee. Es bleibt nichts anderes übrig, als zu warten. Hatten wir ursprünglich an vier Stunden gedacht, so blieben wir schließlich sechsunddreißig! Wir versuchen zu schlafen, es ist jedoch kein Platz vorhanden. Wir müssen einander ablösen; man schläft auf dem Boden, als Kissen dient ein Sandsack, oder man versucht es auf dem eisernen Steg oben im Luftschiff, mit der Hand am Stahlseil, damit man nicht auf die Leinwand rutscht. Aber lange kann man nicht schlafen. Kaum aber ist man etwas eingenickt, weckt einen schon die ständige Bewegung der Besatzung, die unbequeme Lage, die Kälte und die Notwendigkeit, einem andern seinen Platz zu überlassen. So hat während der

ganzen Fahrt von Stolp bis Königsbucht, die durch den Aufenthalt in Vadsö zweiundachtzig Stunden dauerte, jeder nur fünf bis sechs Stunden, in halb- bis einstündigen Etappen, geschlafen. Am wenigsten von allen ruhte Nobile. Als mustergültiger Führer war er ständig auf seinem Posten in der Führergondel, beaufsichtigte fortwährend die Steuerleute und die Navigationsarbeiten, gönnte der ganzen Besatzung die größtmögliche Ruhe, schickte die Offiziere schlafen und wachte selbst geduldig. Er ging durch die Gondel, wo die Schläfer lagen und wo es nur mit größter Kunst möglich war, durchzukommen, wenn man nicht irgendeinen Apparat beschädigen oder auf einen Schläfer treten wollte. Er zwang uns, unsern Platz zu behalten, wenn wir uns erheben und ihn durchlassen wollten. Ständig auf den Füßen, gönnte er sich nicht eine Minute Ruhe und setzte sich nur während des Essens eine Weile auf eins der beiden leinenen Stühlchen nieder, die die einzige Bequemlichkeit für die Besatzung von neunzehn Mann bildeten.

Die Lage in Vadsö war nicht sehr günstig. Am Nachmittag regnete es stark, und der Regen drang durch alle Leinenwände in die Gondel, floß dort zur Erde und zwang uns, schnell alle Karten und Tagebücher wegzuräumen und hinauf in das Luftschiff zu schaffen, wo es trocken war. Überdies belastete der Regen das Schiff derart, daß es nötig war, einen Teil Benzin auszuschiffen, den wir als letzte Reserve in Blechbehältern mitführten. Gegen Abend hellte es sich zwar auf, dafür entstand aber eine neue Schwierigkeit durch starken Seewind, der über Nacht noch anwuchs. Das Ankern eines Luftschiffs am Ankermast ist aber nur bei nicht allzu starkem Wind möglich; Zeppeline dürfen beispielsweise bei einem Wind von 60 Kilometer Stundengeschwindigkeit nicht mehr am Ankermast gelassen werden,

Die Besatzung der „Italia" in Stolp.

(In der Mitte General Nobile, links von ihm der Verfasser und Viglieri, rechts Mariano, Zappi, Pontremoli und Lago. Sitzend von links nach rechts Trojani, Pedretti, Alessandrini, Caratti und Biaggi.)

Über Stockholm.

da sie durch den Wind gegen den Mast getrieben und damit leicht vollständig wrack werden können. Wir hatten am Sonnabend früh schon Wind von 50 Stundenkilometer, der teilweise auf 70 anwuchs! Die Offiziere waren ständig bei den Steuern, und zwei Motore arbeiteten mit wechselnder Geschwindigkeit, um die „Italia" in einer bestimmten Entfernung vom Mast zu halten. Die Heckseile mußten etwas gelockert werden, damit dem Schiff die Möglichkeit blieb, dem Steuer zu gehorchen. So kreiste es stundenlang um den Ankermast unter ständiger die Mannschaft erschöpfender Arbeit und stets in Gefahr, daß es jeden Augenblick notwendig werden konnte, das Seil zu kappen, das es an dem Ankermast hielt, und dahin zu fliegen, wohin der Wind wollte. Nobile ließ uns angesichts der Gefährlichkeit der Lage zusammenrufen, erklärte sie uns und stellte es jedem, natürlich außer dem technischen Personal, frei, auszusteigen und von der Weiterfahrt Abstand zu nehmen. Selbstverständlich tat das keiner von uns. Endlich ließ der Sturm nach, und nachmittags kam ein einigermaßen besserer Wetterbericht für die Weiterreise.

Obwohl man das Wetter immer noch nicht günstig nennen konnte, blieb keine große Wahl. Entweder mußten wir Gefahr laufen, daß das Luftschiff am Mast zerschellte, oder wir mußten auf einer dem Willen des Windes unterworfenen Fahrt das Ziel zu erreichen suchen. So war alles während des Nachmittags zum Start bereit, und abends kurz vor 9 Uhr trat die „Italia" die weitere Pilgerfahrt an.

Alles ging über Erwarten gut; trotz starken Nebels und häufiger Schneewolken hielt das Luftschiff seinen Kurs über dem Meere sehr genau ein. Am Sonntag um 4 Uhr morgens überflogen wir die schneebedeckten Bäreninseln, wo uns die wenigen Leute, die dort wohnen, mit Gewehrschüssen

begrüßten. Wir flogen weiter gen Spitzbergen, teilweise über dem Meer, teilweise über schwimmendem Eis. Bei dem südlichen Zipfel von Spitzbergen erwarteten uns von neuem ungünstiges Wetter, Nebel, Wolken und Gegenwind. Wir bogen zum Meer ab und flogen längs der Westküste hinauf nach Norden. Gegen Mittag befanden wir uns auf der Breite der Königsbucht und näherten uns jetzt der Küste, wo die Eisberge das Sonnenlicht blendend widerstrahlten. Unter uns das Meer, wunderbar dunkel mit den vielen weißen Flecken schwimmenden Eises, vor uns das Ziel, wo die ermüdete Besatzung Ruhe erhoffte, Königsbucht mit dem Hilfsschiff, das uns Zuflucht gewähren sollte. Die Müdigkeit schien zu schwinden. Alles war auf den Beinen und hielt ungeduldig Ausschau, wo die „Città di Milano" ankerte. Doch die Landung war noch in weiter Ferne. Starker Gegenwind zwang uns, den Kurs fortwährend zu ändern und zu kreuzen. Das Ziel war zwar vor unsern Augen, wir schienen ihm aber nicht näherzukommen. Erst um 3 Uhr nachmittags konnten wir vor die Halle hinabfliegen. Die Seeleute der „Città di Milano" mit einer Hilfstruppe von Alpinis ergriffen unsere Seile. Doch alle Anstrengung schien umsonst. Fast zwei Stunden dauerten die schwierigen Bemühungen, das Schiff in die Halle zu ziehen. Wir mußten es noch auf einige Stunden an dem Mast verankern, und erst nach 7 Uhr abends war der Wind so weit abgeflaut, daß das Schiff in die Halle gebracht werden konnte. Aber dann kam erst noch der weitaus anstrengendste Teil der ganzen Fahrt. Die Ermüdung nach zweiundachtzigstündigem Aufenthalt im Luftschiff erschien uns nichts gegen den nur 1600 Meter weiten Weg zwischen der Halle und der „Città di Milano", die am Rand des Eises, außerhalb des Hafens, vor Anker lag. Auf diesem Weg waren

tiefe Schneewehen, in denen wir, ermüdet wie wir waren, ständig versanken. Wir mußten nach zwanzig Schritten immer ausruhen, ehe wir uns weiter durch den Schnee arbeiten konnten. Der Weg schien unendlich weit, und zu den letzten 300 Metern brauchten wir fast eine halbe Stunde. Endlich sanken wir vor Müdigkeit in den warmen, bequemen Kammern der „Città di Milano" um, und bald hatte jeder einen Dauerschlaf begonnen, der vierzehn Stunden währte.

Die zweite Etappe des Fluges ist beendet. In einigen Tagen wird der Motor ausgetauscht und das ganze Luftschiff überholt werden. Es wird dann seine erste Forschungsreise zum Nikolaus-II.-Land antreten, während ich mit Unterstützung einiger Italiener in der Königsbucht zu arbeiten habe.

4. In der Königsbucht.

Auf der „Città di Milano" waren für uns alle, wie bereits in Rom angeordnet, Kammern vorbereitet. Malmgren und ich wurden zu unserm Leidwesen voneinander getrennt. Ich teilte die Kammer mit Professor Giuseppe Gianfranceschi, dem Präsidenten der Römischen Akademie der Wissenschaften, den der Papst als geistlichen Berater aber auch als wissenschaftlichen Mitarbeiter der Expedition zugeteilt hatte, während Malmgren mit einem Schiffsoffizier zusammen wohnte. Gianfranceschi war übrigens ein lieber Gesellschafter und sorgte wahrhaft christlich für mich, als ich erschöpft aufs Schiff kam. Ich brauchte zunächst allerdings nur eins: Schlaf. Wir schliefen so tief, daß wir uns erst am nächsten Abend zum Essen wieder trafen.

Die Offiziersmesse war so klein, daß es nötig war, wie im Speisewagen in zwei Serien zu essen. Auf dem Schiff war nämlich auch wissenschaftliches Personal für hydrometrische und physikalische Arbeiten, die in der Königsbucht unter Führung des ungewöhnlich intelligenten Arbeitsfanatikers Professor Tenani ausgeführt werden sollten. Die Expedition war wissenschaftlich so ausgerüstet, wie vorher kaum eine andere. Mit der „Hobby" kam Ende März der Physiker Professor A. Nobile an, der Bruder des Generals; er richtete die vorzüglich ausgestattete meteorologische Station in der Königsbucht ein und leitete sie, wobei er reiche wissen-

schaftliche Ergebnisse gewann. Sie war damals die nördlichste meteorologische Station. Auf dem Schiff befand sich eine vollständige Apparatur für Arbeiten über Magnetismus, Gravitation, Ozeanographie und Hydrometrie; außerdem meine Apparate zur Messung der atmosphärischen Elektrizität. Im Luftschiff hatten wir ebenfalls Meßapparate für die atmosphärische Elektrizität; ferner war Pontremoli für magnetische Untersuchungen eingerichtet, und Malmgren ergänzte und übernahm zu seinem Arbeitsgebiet die ozeanographischen Apparate. Ohne daß ich hier das wissenschaftliche Programm ausführlich behandeln kann — was die Aufgabe einer andern Veröffentlichung sein wird — möchte ich nur bemerken, daß ohne Berücksichtigung der Ergebnisse auf geographischem Gebiet, eine solche Fülle wissenschaftlicher Arbeit vorlag und erledigt werden konnte, daß schon dies allein die Entsendung der Expedition gerechtfertigt hätte.

Die Königsbucht bot jetzt ein anderes Bild als vor zwei Jahren. Damals befanden sich eigentlich nur Mitglieder der beiden Polarexpeditionen hier, während jetzt der Bergbau wieder in Betrieb war und sich in der Bergwerksniederlassung beinahe 200 Menschen aufhielten, zum größten Teil natürlich Norweger.

Deshalb waren die hölzernen Häuschen der Siedlung Ny Ålesund fast alle bewohnt, und wir mußten auf dem Schiff bleiben, was für die Besatzung nicht sehr bequem war. Die „Città di Milano" ist nämlich ein Kabelschiff und hat als solches keine Kammern für Passagiere. Die Offiziere waren genötigt, zu zweien und dreien zu schlafen, um für uns Platz zu machen, was sie aber mit herzlicher Gastfreundschaft echter Seeleute gern taten.

In den nächsten Tagen wurden bereits Vorbereitungen

für die Erforschungsflüge getroffen, die zunächst nur mit dem Luftschiff ausgeführt werden sollten. Ein Teil der Besatzung wohnte in einem der Häuschen der Bergwerksgesellschaft und arbeitete täglich in der Luftschiffhalle fleißig unter der Leitung des Obersten Biffi, eines sehr erfahrenen und beliebten Offiziers. Sie mußten sich norwegisch beköstigen, was ihnen wenig mundete. Auf das Schiff kamen sie zum Essen nur bei besonders wichtigen Gelegenheiten. Auf dem Festland wohnte auch Hauptmann Sora mit seinen sechs Alpini, die der Expedition als ausgezeichnete Skiläufer zugeteilt waren. Diese Leute waren von ihren Bergen her an rauhes Klima gewöhnt, gute Arbeiter und überaus bescheiden; sie räumten uns willig ihren heizbaren Wohnraum ein, und mußten sich dann selbst mit einem Raum ohne Ofen behelfen. Das Häuschen wurde „Haus der Alpini" genannt, und Pontremoli begann in dem heizbaren Raum sein physikalisches Observatorium einzurichten, wo hauptsächlich erdelektrische Untersuchungen und Messungen der Ultraviolettstrahlung gemacht werden sollten. Auch ich versuchte hier mein Observatorium der atmosphärischen Elektrizität aufzubauen, mußte aber wieder auf das Schiff zurück, da ich durch ausgiebigen Rauch des nahen Maschinenhauses der Bergwerksgesellschaft gestört wurde. Auf der „Città di Milano" kam mir Kapitän Romagna sehr entgegen. Mit seiner Einwilligung und mit Hilfe von Leutnant Giovanini und Mechaniker Ghezi, einem sehr geschickten, bereitwilligen und arbeitsamen Manne, richtete ich mich auf der Kommandobrücke vorzüglich ein. Malmgren war hierüber entsetzt und behauptete, es sei „ein freches Eindringen in das Heiligtum der Seeleute". Doch vorläufig standen meine Apparate niemandem im Weg.

Wir lagen ständig im Polareis, fast ein Kilometer vom

Ufer entfernt, verankert. Es war ein besonders ungünstiger Winter gewesen; vor zwei Jahren um diese Zeit war die Bucht bis auf vereinzelte schwimmende Blöcke vollständig eisfrei. Jetzt machte das mit einer hohen Schneeschicht bedeckte Eis schon das einfache Überschreiten sehr schwierig. Ohne Schneereifen war es sehr anstrengend, und man kam nur langsam vorwärts. Vielmehr noch erschwerte der Schnee aber den Transport der schweren Stahlzylinder mit Wasserstoff. Das Eis selbst war nicht stark genug, unsern schweren Traktor zu tragen, und so blieb nichts anderes übrig, als die Zylinder auf Schlitten zu verfrachten, die die Matrosen zogen. Diese Leute — größtenteils junge Burschen, die ihrer Militärpflicht auf dem Schiff genügten — arbeiteten mit tatsächlich bewunderungswürdiger Ausdauer bis zum Umfallen, wobei man bedenken muß, daß es größtenteils Süditaliener waren, in deren Heimat Schnee so gut wie unbekannt ist.

Das Wetter war ständig schlecht, so daß Malmgren immer unzufriedener wurde. Tatsächlich lastete eine besondere Ungunst des Schicksals über uns. Die ganze Expedition bestand von Anbeginn an bis zum tragischen Ende aus einer Kette der verschiedensten Unfälle und Beschwerden. Trotzdem das schlechte Wetter weiter anhielt, versuchte Nobile am 11. Mai nach Nikolaus-II.-Land abzufliegen. Zwei Tage vor dem Start teilte mir Malmgren bei einer Unterhaltung, wie wir sie oft in seiner Kammer bei einem Glas Whisky-Soda führten, mit, daß er in einer Vorbesprechung beantragt habe, mich mitzunehmen. Solche Besprechungen fanden vor jedem Fluge statt. Außer Nobile nahmen nur die beiden Hauptleute Mariano und Zappi, sowie Malmgren daran teil. „Sie haben während des ganzen bisherigen Fluges über Ihre Kräfte gearbeitet," bemerkte Malmgren,

„und ich glaube, daß es im Interesse der wissenschaftlichen Arbeit läge, daß Sie mit Ihren Apparaten, die niemand besser kennt als Sie, selbst die Messungen vornehmen. Ich sagte dem General auch," — fuhr er fort — „daß im Falle eines Nebels, der geographische Forschungen unmöglich machen würde, die wissenschaftliche Bedeutung des Fluges in Ihren Messungen bestände, was alle anerkannten." Am Tage darauf ließ mich Nobile rufen, als er gerade mit Kapitän Romagna zu Mittag speiste. Romagna aß entsprechend der Vorschrift auf italienischen Kriegsschiffen nicht mit den übrigen Offizieren, sondern allein. — Nobile teilte mir mit, daß ich als vierzehnter mitfliegen sollte, falls es nur halbwegs möglich wäre. Der jüngste Offizier, Viglieri, sollte in der Königsbucht bleiben, ebenso die beiden Journalisten und ein Funker. Ich dankte Nobile für diese Mitteilung, die mich natürlich erfreute. Jeder wird begreifen, welches Interesse ich hatte, in einem Gebiet zu arbeiten, in dem bisher noch niemand Messungen vorgenommen hatte.

Doch es kam anders. Als ich um ¾4 Uhr morgens in in die Halle kam, fand ich Viglieri schon im Polaranzug bereit mitzufliegen. Ich sah daraus, daß Nobile — warum ist mir nicht bekannt — seine Entscheidung geändert hatte. Es blieb nichts anderes übrig, als die Apparate Pontremoli und Malmgren anzuvertrauen. Ich tat dies schweren Herzens, auch Malmgren bedauerte sehr, daß ich nicht mitflog, aber es gab keinen Ausweg. Nobile behauptete zwar, daß es vielleicht noch möglich würde, falls es kälter würde. Die Temperatur stieg jedoch von ursprünglich —10 Grad auf —6 Grad Celsius. Dieser geringe Unterschied von einigen Graden bedeutete für das Luftschiff die Herabsetzung der Tragfähigkeit um fast drei Meterzentner. Um die erforder-

liche Abflugskraft zu erreichen, war es also sogar noch notwendig, einige Blechbehälter mit Benzin und Nahrungsmitteln auszuladen.

Dieser erste Start der „Italia" in unbekannte Gebiete des Nordens versammelte in der Halle außer den zum Manövrieren notwendigen Matrosen auch sämtliche Schiffsoffiziere und viele Leute von der Bergwerksgesellschaft. Unter diesen befand sich auch der sympathische junge Arzt der Niederlassung Dr. Ingels mit seinem unzertrennlichen Begleiter, einem großen schwarzen Hund, der schneeblind war und daher fast nichts sah. Der Start mußte immer wieder verschoben werden, aber wir warteten in der Hoffnung, daß sich das Wetter bessern und die Temperatur sinken würde. Es waren gerade zwei Jahre her, daß von derselben Halle aus Amundsen und Nobile mit der „Norge" abgeflogen waren. Wie damals leitete Nobile, in Generalsuniform mit dem Sprachrohr in der Hand, auch jetzt die Vorbereitungen zum Abflug. Die vordere Leinenwand der Halle wurde heruntergelassen, und die Matrosen zogen das Luftschiff vorsichtig hinaus. Die Halle selbst war aus Kostengründen sehr eng gebaut, und so konnte ein unvorsichtiges Manövrieren, ein Anstoßen an irgendwelche scharfen Kanten oder einen Nagel, die Hülle des Luftschiffes leicht beschädigen. Endlich war es draußen und nun Zielscheibe zahlreicher Photographenapparate.

Es ist beinahe 3/4 8 Uhr morgens, als die Matrosen nach einem kurzen Segen Gianfranceschis das letzte Seil loslassen und das Luftschiff in Richtung auf das Meer zu plötzlich aufsteigt und unsern Blicken hinter den verschneiten Höhen der Blomstrandhalbinsel entschwindet.

Dieser Flug endete sehr bald. Schon um 3 Uhr nachmittags kehrte das Luftschiff zurück, nachdem es nur bis zum

Nördlichen Vorgebirge auf Spitzbergen vorgedrungen war. Überall war das Meer durch den Golfstrom vom Eis befreit gewesen. Von einer Weiterfahrt wurde abgesehen, weil das geophysikalische Institut in Tromsö ein Tief in dieser Richtung gemeldet hatte. Nobile versuchte nach Westen gegen Grönland abzubiegen, fand aber auch in dieser Richtung Nebel und Schneegestöber, so daß er auf Rat Malmgrens zurückkehrte.

Als ob die Natur auf das Bestreben des Menschen, ihr Geheimnis zu durchdringen, eifersüchtig gewesen wäre, verschlechterte sich das Wetter nach Rückkehr des Luftschiffes immer mehr. Es stiegen Nebel auf, die nur starkem Wind und Schneestürmen wichen. Diese belasteten die „Italia", die ja in einer ungedeckten Halle stand, mit ganzen Schneehügeln. Infolgedessen wurde fieberhaft gearbeitet, das Luftschiff zu erleichtern. Alles Benzin wurde aus den Behältern herausgelassen, Öl und Lebensmittel mußten ausgeladen werden. Wenn der Schneesturm aber noch einige Tage länger gedauert hätte, wäre es trotzdem zu vollständiger Vernichtung des Luftschiffes gekommen. Als wir später über die verschiedenen Ereignisse der Expedition sprachen, erklärte Nobile diese offene Halle für einen der hauptsächlichsten Mängel der Expedition. Aber jetzt gab es ja keine Möglichkeit dem abzuhelfen. Die Matrosen arbeiteten während des ganzen Polartages unermüdlich an der Befreiung des Luftschiffs vom Schnee.

Das schlechte Wetter vereitelte auch Aufstiege in einem Fesselballon, die wir geplant und von denen wir uns viele interessante Ergebnisse versprochen hatten. Der Zustand des Eises der Bucht hatte sich nämlich weiter verschlechtert, und an eine Fahrt des schweren Traktors darüber war nicht zu denken; ohne diesen war es jedoch unmöglich, den Ballon aufs Land zu bringen.

Endlich am 14. Mai schien es, daß in der Witterung eine Wendung eingetreten sei, da Tromsö im ganzen günstige Berichte sandte. Es kam zu neuen Startvorbereitungen, denen das nochmalige Versprechen Nobiles vorausging, mich mitzunehmen. Doch es sollte auch diesmal nicht dazu kommen. Nobile änderte im letzten Augenblick seine Absicht und nahm den Journalisten Tomaselli an Bord.

Begreiflicherweise war ich enttäuscht und trotz aller Gründe auch erbittert. Nobile hatte zwar sein Versprechen nur bedingt gegeben, daß „er mich mitnehmen werde, wenn dies nur halbwegs möglich sei", doch diese Möglichkeit wurde für einen andern benützt. Die ernsten Ziele, die er mit der Expedition verfolgte, stehen natürlich über allem Zweifel, doch hatte er offenbar außerdem Verpflichtungen der italienischen Presse gegenüber, die ohnehin sich in den Vordergrund zu drängen bestrebt war*. Andererseits ist wohl auch verständlich, warum ich so gern mitgeflogen wäre. Es lag mir sehr wenig daran, was in den Zeitungen über meine Teilnahme geschrieben wurde, aber mein wissenschaftliches Interesse war groß genug, dafür nicht nur die Anstrengungen eines Fluges von mehreren Tagen auf mich zu nehmen, sondern auch meine persönliche Sicherheit aufs Spiel zu setzen.

Die Vorbereitungen zum Start verlängerten sich diesmal ungewöhnlich. Wir waren bereits von 4 Uhr morgens, wo die niedrigste Temperatur herrscht und daher die besten Bedingungen für den Abflug vorhanden sind, in der Halle, aber im letzten Augenblick entstand bei Prüfung der Motore im Motor Pommellas eine Störung der Schmierung, und so kam es erst nach 2 Uhr nachmittags zum Start.

* Bei dem ersten, mißglückten Polarflug wurde kein Journalist mitgenommen.

Es war einer von den unvermeidlichen Mängeln, daß vor jedem Flug so lange gewartet werden mußte und daß daher eigentlich immer mit sehr ermüdeter Mannschaft aufgebrochen wurde. An ein ausgiebiges Ausruhen während des Fluges war natürlich nicht zu denken. Einerseits war dazu kein Platz vorhanden, andererseits mußte an Gewicht gespart werden, weshalb es nicht möglich war, irgendwelche Lagerstätten einzurichten. Schließlich konnte sich die Besatzung auch nicht ablösen. Bei dem Richtungssteuer tat dies zwar Malmgren und manchmal auch Pontremoli mit den Offizieren; aber das Höhensteuer erforderte größere Geschicklichkeit und Übung, da es ziemlich empfindlich war, wie sich bei dem Flug nach Spitzbergen gezeigt hatte. Für die unerläßliche Beaufsichtigung der Gaskammern innerhalb des Luftschiffs gab es nur zwei Leute, und jeder Motor hatte nur einen Mann zur Bedienung. Unter solchen Umständen war selbstverständlich an eine Ablösung der Besatzung während des Fluges nicht zu denken.

Es besteht kein Zweifel, daß Nobiles Luftschiff ein vorzüglicher Typ war, wenn es gut geführt wurde; es bewies dies wunderschön in Stürmen und Gewittern, im Regen, Schnee und Nebel, wo es allen Angriffen des Wetters in glänzender Weise standhielt. Doch es scheint, daß bei diesen Erforschungsflügen zu große Anforderungen an die „Italia" und ebenso an ihre Besatzung gestellt worden sind. Man darf sich darüber nicht wundern: die, ich möchte sagen, geradezu fieberhafte Begeisterung reißt eben jeden mit, der sich einmal im Norden an der Schwelle des geheimnisvollen weißen Reiches fühlt.

Selbst der nüchterne und erfahrene Malmgren teilte mit den andern diese Begeisterung und hatte beantragt, nur mit der notwendigsten Besatzung von etwa zehn Mann zum

magnetischen Pol vorzudringen, günstige Winde zu benutzen und sich ohne Motore (!), um Benzin zu sparen, bis New York treiben zu lassen! Jetzt, da ich diese Zeilen schreibe, und nach unsern tragischen Erfahrungen scheint es mir ganz unsinnig, daß jemand einen ähnlichen Vorschlag machen kann. Damals aber nahm ich ihn ganz ernst; das Vertrauen in die Möglichkeiten, die uns das Luftschiff gab, war unbegrenzt, und schon wurde im voraus berechnet, wer so glücklich sein und an diesem Flug teilnehmen würde. Ich will allerdings nicht behaupten, daß ein so genialer Konstrukteur, wie es Nobile war, der sein Luftschiff vollkommen kannte, sich zu einem ähnlichen Hasardflug entschlossen hätte. Sind aber die Flüge über den Ozean nicht ein ähnliches Spiel mit dem Zufall? Und wie wenig Menschen nur gibt es, die sie verurteilen, obgleich die Wissenschaft davon nicht den geringsten Vorteil hat?

Während unsere Kameraden zu dem wenig bekannten Nikolaus-II.-Land, jetzt Nordland genannt, flogen, dessen Ausdehnung nur ungenügend festgestellt ist, verfolgten wir nach den Funkmeldungen ihre Fahrt. Der gute Kapitän Baccarani, ein hervorragender Fachmann und lieber Mensch, der die Funkstation auf der „Città di Milano" leitete, war ständig von Neugierigen belagert. Die Frage lautete immer gleich: „Wo sind sie jetzt?" Die Nachrichten kamen anfangs sehr regelmäßig in kurzen Abständen und meldeten zunächst, wie das Luftschiff über das Nördliche Vorgebirge auf Spitzbergen kam. Dann war es in der Nähe des halb geheimnisvollen Gilleslandes, dessen Grenzen auf der Karte strittig sind, später, am Morgen des nächsten Tages, über dem Franz-Josef-Land. Dies Land wurde überflogen, dann war die „Italia" elf Stunden über einem bisher unerforschten Gebiet des Meeres, wo nur Eis ohne Spur

von Land gesichtet wurde. Endlich kehrte es auf einem Umweg über Nowaja Semlja nach achtundsechzigstündigem Flug am 18. Mai ¼11 Uhr vormittags nach der Königsbucht zurück. Es schwebte lange über der Bucht, indem es in einer eleganten ungeheueren Spirale von vielen Windungen niederging, landete glatt und konnte ohne Schwierigkeiten in die Halle gezogen werden.

War ich auch enttäuscht, daß ich während dieses Fluges nicht selbst an Bord des Luftschiffs arbeiten durfte, so wurde ich dafür durch die gewissenhafte Arbeit Pontremolis und Malmgrens entschädigt. Sie hatten stündlich überaus sorgfältige Beobachtungen mit meinen Apparaten gemacht und brachten ein sehr reiches wissenschaftliches Material auf dem Gebiet der atmosphärischen Elektrizität und eine Reihe magnetischer Beobachtungen mit. Ein Abstieg aus dem Luftschiff ans Land wurde während dieses Fluges nicht gemacht. Es erreichte Nikolaus-II.-Land nicht, dessen Ausdehnung wahrscheinlich bedeutend kleiner ist, als man bisher dachte. Von einer Fortsetzung des Fluges nach Osten wurde in der Befürchtung Abstand genommen, daß für den Fall schlechten Wetters, das zu einem Umweg, also zu einer längeren Fahrt gezwungen oder das Luftschiff am Landen in Königsbucht gehindert haben würde, nicht genug Betriebsstoff an Bord wäre.

5. Über dem Nordpol.

Das Wetter hatte sich in der zweiten Hälfte des Mai etwas gebessert, und ebenso kam das Eis in der Bucht in Bewegung, so daß es schien, als ob es das Meer aus seiner Gefangenschaft befreien und der „Città di Milano" gestatten wollte, an die Küste heranzudampfen. Wir halfen diesem Bestreben mit Dynamit und unsern Dampfmaschinen nach, und das Schiff stürmte gegen das Eisfeld an. Es war sehr interessant zu beobachten, wie sich unter dem anscheinend schwachen Anprall auf dem Eisfeld, dessen Oberfläche vorher eben und zusammenhängend gewesen war, allmählich Spalten zeigten. Es begann sich in gewaltige Blöcke zu verwandeln, die, von der Wasserströmung getrieben, sofort in Bewegung kamen und langsam in Richtung auf das offene Meer zu verschwanden.

Noch bevor die Bucht ganz eisfrei war, stellte ich mit Malmgren auf einem solchen ausgedehnten, ideal ebenen Block Messungen des Reduktionsfaktors für das atmosphärische Potential an. Es war Sonntag, 20. Mai, und der erste wirklich schöne Tag seit unserer Ankunft, obwohl ziemlich starker Ostwind wehte. Auf dem Eisblock war noch eine Menge Schnee, so daß wir bei den ständigen Gängen zwischen dem Elektrometer und der Lampe*, deren Flamme

* Bei Messung des atmosphärischen Potentials verwendet man unter anderem Lampen zur Feststellung des Potentials einer bestimmten Stelle

immer wieder erloſch, bis über die Knie verſanken. Die Arbeit ging trotzdem ziemlich raſch vonſtatten. In den Pauſen unterhielten wir uns und kamen dabei natürlich auf unſere Expedition zu ſprechen.

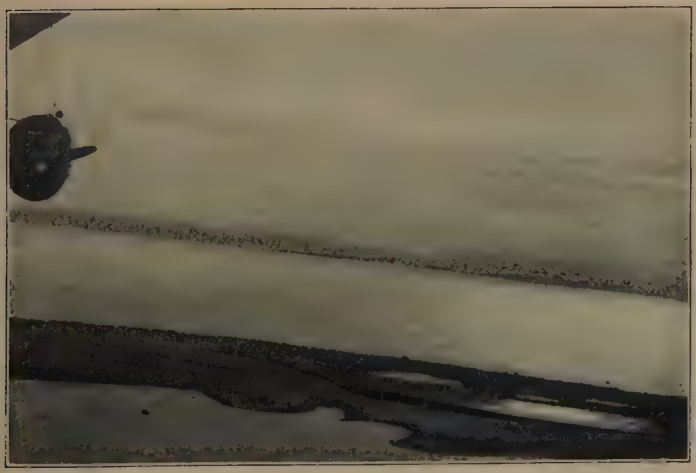
„An dem nächſten Flug zum Nordpol werden Sie beſtimmt teilnehmen", behauptete Malmgren. — „Das bezweifle ich ſehr," antwortete ich, verbittert wie ich war, „übrigens beabſichtige ich dankend abzulehnen. Ich glaube, daß Pontremoli mit Ihnen zu allen Meſſungen auf dem Schiff genügt. Ich möchte nicht, daß es mir wieder ſo geht wie vor dem erſten und zweiten Flug. Jedermann wußte, daß der General mich mitnehmen wollte; daß er ſich zweimal im letzten Augenblick anders entſchieden hat, erſcheint etwas merkwürdig. Das wäre nicht einmal für einen Italiener angenehm, um ſo weniger für mich, der ich Ausländer und Gaſt der Expedition bin."

„Gerade deshalb können Sie nicht ablehnen. Außerdem gibt es tatſächlich ſehr viel Arbeit, und ich muß ja meinen Dienſt als Meteorologe verſehen. Wenn es zu einem Abſtieg auf das Eis kommen ſollte, wird noch mehr zu tun ſein, und Sie werden ſpäter bedauern, wenn Sie aus ſolchen Gründen dieſe einzigartige Gelegenheit zu wiſſenſchaftlichen Meſſungen verſäumen. — Übrigens wird es ein Vorteil für die ganze Expedition ſein, wenn Sie mitgehen", fuhr Malmgren fort, indem er ſeine üblichen Scherze machte, deren Gegenſtand mein großes Körpergewicht war, das nur von Ceccioni übertroffen wurde. „Wenn wir ſcheitern, werden wir von etwas zu leben haben."

---

in der Luft. Wie allgemein bekannt, hat die Flamme die Fähigkeit, die Elektrizität „aufzuſaugen" oder „auszuſprühen" wie Metallſpitzen (Spitzenwirkung), worauf auch die Verwendung des Blitzableiters beruht.

Über Vadsö.



Am Ankermast in Vadsö.

Über den Bäreninseln.

Das erste Treibeis.

„Halten Sie denn überhaupt etwas Ähnliches für möglich?" fragte ich.

„Es wird von der Expedition Greelys* behauptet, und es ist möglich; das waren praktische Amerikaner — Engländer würden es nicht tun, das sind Gentlemen."**

Ich erinnerte mich dieser Unterredung nach langer Zeit, als ich, von der Expedition zurückgekehrt, in Deutschland die ersten Zeitungen mit der Aufschrift erhielt: „Wurde Malmgren doch aufgegessen?"

Am Montag begann man wieder vom Start zu sprechen, bei dem diesmal zu ozeanographischen Messungen der Abstieg auf das Polarmeer in der Nähe des Pols durchgeführt werden sollte. In erster Linie handelte es sich um die Meerestiefen, die Peary seinerzeit in Ermangelung einer genügend langen Leine nicht hatte feststellen können. Außerdem sollten auch die Temperaturen in den verschiedenen Tiefen gemessen werden und Proben des Wassers zu späterer Untersuchung in chemischer und biologischer Beziehung mitgenommen werden.

Malmgren probte mit dem General Gummiboote in unserer Bucht aus, was für ihn, der ruderte, eine saure

---

* Leutnant A. W. Greely unternahm in den Jahren 1881—85 eine wissenschaftliche Expedition zu den nördlichen Ufern Grönlands. Die Expedition war nicht rechtzeitig mit Vorräten versehen worden, da die Schiffe infolge ungünstigen Eisstandes mehrere Monate nicht zu ihr gelangen konnten. Vor den ursprünglichen 25 Mann blieben nur 7 mit Greely an der Spitze übrig, die durch die Expedition Schleys im letzten Augenblick gerettet wurden, als sie bereits dem Hungertod nahe waren. Die absurde Behauptung, daß es zum Kannibalismus kam, ist zwar sehr verbreitet, jedoch fehlen hierfür die Beweise. Andererseits ist es gewiß, daß einzelne Mitglieder dieser Expedition das schönste Beispiel von Nächstenliebe unter ärgsten Verhältnissen lieferten.

** Ich erinnere an das, was ich im Vorwort sagte, und bemerke, daß ich hier den Ausspruch Malmgrens wörtlich wiedergegeben habe.

Arbeit war. Ein solches Boot hält nämlich schwer Kurs. Sobald nur ein schwacher Wind in die mit Luft gefüllten Wände bläst, ist ein Kentern sehr schwer zu vermeiden. Ich erinnerte mich später an diesen Versuch, als Ceccioni auf einem Eisblock optimistisch behauptete, daß wir im offenen Meer auf Gummibooten leicht Land erreichen könnten, die man uns von Wasserflugzeugen herabwarf.

Es schien, daß Malmgren sich nicht geirrt hatte, wenigstens was die Einladung betraf. Der General ließ mich Montag rufen und teilte mir mit, daß ich ganz bestimmt mitfahren würde, ich sollte mich bereithalten. Ich hatte auf Rat Malmgrens meine Absicht geändert und dankte Nobile, ohne allerdings nach den vorangegangenen zwei Erfahrungen irgendwie von der Sache überzeugt zu sein. Es gab hier sehr viele Menschen, darunter Landsleute des Generals, die ihn bestürmten, sie mitzunehmen, so der Hauptmann der Alpini, Sora, der sich außerordentlich für die grönländischen Eisberge und das Polareis interessierte, weiter die Ingenieure Mateola und Albertini, begeisterte Sportsleute und Alpinisten; endlich auch Professor Gianfranceschi, der als Geistlicher begreiflicherweise wünschte dabei zu sein, wenn das Kreuz des Papstes zum Nordpol hinabgelassen würde, ganz abgesehen von seinem wissenschaftlichen Interesse als Physiker. Schließlich war noch mein Freund von der letzten Expedition, Tomaselli, da, den ich nicht etwa deshalb zuletzt nenne, weil seine feurige Begeisterung für den Nordpol geringer gewesen wäre als bei den andern. Auch er wußte, daß der General nicht zwei Journalisten mitnehmen würde, und jetzt war die Reihe an Lago vom „Popolo d'Italia", dem Blatt seiner Konkurrenz.

Unter diesen Umständen ist es erklärlich, daß mein Zutrauen in die Möglichkeit, am Flug teilzunehmen, so gering

war, daß ich erst knapp vor der angegebenen Startzeit und erst nach nochmaliger Unterredung mit dem General meinen Polaranzug anlegte.

Ich hatte Nobile schon von der letzten Expedition her sehr gern. Und zwar, weil ich ihm dafür dankbar war, daß er trotz seiner eigenen schwierigen Tätigkeit noch für wissenschaftliche Arbeit an Bord der „Norge" Verständnis gehabt und die mit Unterbringung meines Apparates im Luftschiff verbundene Zeit und Mühe nicht gescheut hatte. Auf der jetzigen Expedition, wo, wie ich bereits bemerkte, Nobile das einzige Bindeglied zwischen den Fremden und seinen Landsleuten bildete, war meine Sympathie ihm gegenüber noch gewachsen, obwohl wir nur selten in Berührung miteinander kamen. Auch daß mein Freund Malmgren Nobile sehr schätzte, trug dazu bei. Es wäre unmöglich gewesen, den General nicht zu bewundern, der als vollendeter Führer für die ganze Expedition bis in die geringste Kleinigkeit sorgte und bei den überaus anstrengenden Flügen mit geradezu übermenschlicher Unermüdlichkeit ein Beispiel zu geben verstand.

So muß man mit dem kühnen Riiser-Larsen übereinstimmen, der in Nobile den genialen Konstrukteur verehrte und erklärt hat, stolz darauf zu sein, daß er beim Polarflug Amundsens unter seiner Führung Navigationsoffizier sein durfte.

Als ich sagte, daß ich Nobile durch meine Teilnahme am Flug keine Unannehmlichkeiten bereiten möchte, antwortete er: „Ich will, daß Sie mit mir fliegen, da ich sicher bin, daß dies für die Wissenschaft gut ist." Und so war es entschieden. Die Vorbereitungen zum Start dauerten wie gewöhnlich länger, als ursprünglich vorgesehen. Von 11 Uhr abends ab, am 22. Mai, waren wir bereits in der

Halle, nach Mitternacht wurde zur Feier des Polflugs ein Glas Sekt geleert, aber zum Abflug kam es noch immer nicht. Inzwischen nahm ich die Kontrollmessungen mit meinen Apparaten vor und wartete auf die Lappländerschuhe, die mir der Bruder des Generals schicken sollte. Es waren seine eigenen, da der ursprüngliche Vorrat bereits erschöpft war. Sie befanden sich nicht mehr im besten Zustand, doch hielt ich sie für den Flug für mehr als ausreichend, der nur anderthalb Tag dauern sollte. Ich nahm deshalb nicht einmal Wäsche zum Wechseln mit, so daß mein Rucksack das vorgeschriebene Höchstgewicht von 5 Kilo nicht erreichte. Später habe ich das sehr büßen müssen, besonders auch wegen meines unzureichenden Anzugs. Es war jetzt schon ziemlich warm, nur 4 bis 5 Grad unter Null, und ich hielt es für überflüssig, wie die Italiener doppelte warme Unterwäsche anzuziehen, da der Polaranzug mit eingenähtem Schaffell sehr schwer war.

Bis auf Nobile waren wir alle an Bord. Dieser leitete seiner Gewohnheit nach die Startarbeiten bis zum letzten Augenblick selbst und wollte auch diesmal erst im Augenblick des Abflugs einsteigen. Da zeigte es sich, daß irgendwo Gas entströmte; das mußte natürlich erst in Ordnung gebracht werden. Das Loch war sehr klein und konnte daher erst nach längerem Suchen gefunden werden. Hierdurch verzögerte sich der Abflug abermals. Erst ½5 Uhr früh, am 23. Mai, traten wir die Fahrt an, von der niemand ahnte, daß sie der letzte Flug der „Italia" werden sollte.

Zu meiner großen Freude hatte sich Nobile im letzten Augenblick entschlossen, auch Viglieri mitzunehmen, auf dessen Kosten sonst meine Teilnahme am Flug gegangen wäre. Er erhielt die Weisung einzusteigen in dem Augenblick, als bereits der Befehl zum Start gegeben werden

sollte. Pontremoli reichte ihm bereits seinen Rucksack, als Nobile, vielleicht unter dem Eindruck des traurigen Gesichts Viglieris, seine Absicht änderte und ihn zu dessen nicht geringer Freude wieder einzusteigen befahl, nachdem er einige Blechkannen Benzin und Öl hatte ausladen lassen.

Ich erinnerte mich dieses Augenblicks des öfteren unter dem „roten Zelt", nachdem uns die beiden andern Offiziere, Mariano und Zappi, verlassen hatten und Viglieri für unsere Rettung so wertvoll war, da er während unseres Umherirrens auf dem Eisfeld die geographischen Lagebestimmungen durchführte. Ich erwähne absichtlich diese Einzelheit. Unsere Rettung war eine solche Kette verschiedener Umstände, daß man darin unbedingt das Werk der Vorsehung erblicken muß. Der Befehl des Generals an Viglieri im letzten Augenblick ist eine von jenen Tatsachen, auf die man schwerlich das Wort „Zufall" anwenden kann.

Wir nahmen zunächst Kurs nach Nordwest. Nach Entlastung des Luftschiffs durch Abwerfen einiger Kannen Benzin überflogen wir den „Dreikronengletscher". Bald darauf verschwanden Königsbucht und die „Città di Milano", und unter uns wogte das freie Meer. Der Himmel war größtenteils klar, das Sonnenlicht brach sich in der langsamen Dünung des Meeres, die zwei Motore surrten fröhlich, und in der Führergondel herrschte das gewohnte Treiben. Die Offiziere befanden sich an den Steuern und bei den Karten, Pontremoli bei seiner Doppelbussole, um deren Ruhe er bei jedem Flug mit allen Vorübergehenden kämpfte. Ich war hinreichend mit dem ersten Ablesen meiner Apparate und ihrer Regulierung beschäftigt. Neben mir stand Lago, gleich mir auf seinem ersten Polarflug; vielleicht erwog er bereits die Überschrift, die er seinem Artikel im „Popolo d'Italia" geben wollte. Er war ein

lieber Bursche, dessen kleine Gestalt für das Luftschiff wie geschaffen war. Nach einer gründlichen Predigt, die ihm Pontremoli über die Themen „Vorbeigehen an wissenschaftlichen Apparaten" und „Rechte und Pflichten eines Journalisten an Bord" gehalten hatte, trachtete er, sich noch kleiner zu machen. Zu diesen Pflichten des Journalisten gehörte die Verteilung der Nahrungsmittel, die Lago mit anerkennenswerter Gewissenhaftigkeit ausführte. Zu seinen Rechten gehörte laut Pontremoli, sich möglichst im Oberteil des Luftschiffs aufzuhalten. Dies war Lago allerdings weniger angenehm, da die Aussicht von dort sehr schlecht ist. Und alles zu sehen und alles zu hören, ist doch die Aufgabe des Journalisten.

Lago begab sich schließlich unter den Schutz meiner Apparate, guckte fleißig aus dem Fenster hinaus und machte gelegentlich kurze Aufzeichnungen. Seine eifrige Tätigkeit erregte meine stumme Bewunderung. Ich blickte ebenso wie er hinunter, aber ich sah nichts, was mir längerer Notizen wert schien.

Wir flogen jetzt über Nebel, der von der Sonne beleuchtet wie Baumwollflocken aussah. Ein undeutlich begrenzter Schatten des Luftschiffs zeichnete sich darauf ab und schien mit ihm um die Wette zu fliegen. Hie und da zerriß der Nebelvorhang, und dann war die eintönige Fläche des zugefrorenen Meeres zu sehen, das nach mehrstündigem Flug an Stelle des offenen Wassers getreten war. Ich zweifle keinen Augenblick daran, daß Lago eine glänzende Schilderung der Gegend, über die wir flogen, mit der allen Journalisten eigenen, bewunderungswürdigen Virtuosität gegeben hätte, die es ihnen ermöglicht, mit einigen Begriffen und Ausdrücken eine tadellose spaltenlange Abhandlung aufzubauen.

In der Gondel war es einige Grad unter Null, so daß uns das Mineralwasser in den Flaschen einfror. Wenn wir es trinken wollten, mußten wir es mit unserer eigenen Körperwärme auftauen. Aber uns selbst war, dank unserer Polaranzüge, ganz schön warm. Wir trugen jeder über der gewöhnlichen Kleidung ein solches Gewand aus wasserdichtem Khaki, das mit Schaffell gefüttert war. Der Rock hatte keine Knöpfe und mußte mit gewissen Schwierigkeiten über den Kopf gezogen werden. Einige Röcke hatten Fellkragen, andere angeknöpfte Kapuzen. Dafür hatten die Hosen wahren Überfluß an Knöpfen und überhaupt einen sehr komplizierten Verschluß, auf den sein Erfinder mit Recht stolz sein kann, wenn man die Flüche als Maßstab hierzu annehmen kann, die wir darüber ausstießen.

Die Knöpfe waren selbstverständlich mit der Nachlässigkeit der meisten Fabrikerzeugnisse angenäht und wurden später von uns mit Erfolg durch eine Schnur ersetzt. Die Lappländerschuhe waren so warm, daß einige von uns das Gras, das sie noch hineingestopft hatten, wegen allzu großer Wärme wieder hinauswarfen. Nur an den Händen litten wir unter der Kälte, da es nicht möglich war, bei der Arbeit mit den feinen Apparaten Handschuhe zu tragen.

Am ersten Flugtag ruhten wir nur wenig, trotzdem wir schon die ganze Nacht in der Halle wachend verbracht hatten. Nach dem Mittagessen schliefen einige ein Weilchen. Ich tat dies in der Gondel im Schlafsack aus Rentierfell. Der eiserne Laufsteg war nämlich besetzt und den an der Leinendecke der Gondel angebrachten Schlafsack mieden Ceccioni und ich mit Rücksicht auf unser Gewicht vorsichtshalber, denn wir wollten den Kameraden doch nicht die unliebsame Überraschung einer durchgerissenen Decke und eines Sturzes auf die Doppelbussole Pontremolis bereiten.

Am Nachmittag näherten wir uns den Ufern Grönlands. Begreiflicherweise waren wir da alle wieder auf. Nach 5 Uhr waren wir über dem 83.° nördl. Br. Vor uns, auf dem Pearyland, ragten die Grönländer Eisberge. Das Wetter hatte sich zum Glück aufgehellt, der Nebel stieg in die Höhe, so daß wir auf diese bisher nur unvollständig kartierten Gestade eine schöne klare Aussicht hatten. Viglieri arbeitete daher unermüdlich mit seiner großen Zeißkamera. Wir genossen fast während einer ganzen Stunde den Anblick Grönlands. Dann änderten wir den Kurs nach Nordost, also auf den Nordpol zu. Wir hatten ziemlich starken, aber günstigen Wind von Westen her, der unsere Geschwindigkeit so erhöhte, daß wir in nicht ganz acht Stunden den Nordpol erreichten, obwohl größtenteils nur zwei Motore arbeiteten. Wir waren mit Hilfe von magnetischen Kompassen bisher tadellos geflogen. Die Benutzung eines Sonnenkompasses erwies sich als unnötig; er wäre übrigens sowieso während einiger Stunden unverwendbar gewesen, da wir im Nebel flogen. Vor Mitternacht herrschte in der Führergondel begreifliche Aufregung. Die Offiziere befanden sich ständig bei den Sextanten und Karten, die Geschwindigkeit des Luftschiffs wurde vermindert, und jeder wartete mit Spannung auf den Augenblick, da der Nordpol als erreicht erklärt werden würde. Wir wußten zwar alle, daß die Bedeutung dieses Augenblicks an sich heute, wo der Pol bereits dreimal erreicht worden war, ziemlich unwesentlich war. Trotzdem war es uns nicht möglich, unserer Bewegung Herr zu werden, als wir an alle die Expeditionen dachten, die dasselbe Ziel gehabt und von denen so viele tragisch geendet hatten.

Endlich, nach längeren Messungen, meldete Mariano — nicht ganz eine halbe Stunde nach Mitternacht

(24. Mai) —, daß wir uns am Pol befänden. Die „Italia" verlangsamte ihre Fahrt noch mehr und begann, sich in einer Spirale durch den über dem Pol hängenden Nebel hinabzusenken. Dann kreuzte sie in einer Höhe von 150 bis 200 Meter, wo der Nebel schon dünner war, so daß wir Einzelheiten unterscheiden konnten. Unter uns breitete sich ins Unendliche, Unabsehbare die eintönige Fläche des zugefrorenen Meeres, das uns, selbst von dieser geringen Höhe aus, ganz eben erschien. Gleichwohl war es, wie wir uns später überzeugen sollten, mit zahlreichen, chaotisch angehäuften Eisblöcken bedeckt.

Die scheinbare Ebene war durch winkelige Kanäle zerrissen, die von oben wie schmale Bänder wirkten. Alles machte in dem trüben Licht des nebeligen Polartages einen ungemein beklemmenden Eindruck.

Während Ceccioni die Vorbereitungen zum Abwerfen der italienischen Flagge und des päpstlichen Kreuzes traf, machten Pontremoli, Malmgren und ich alle wissenschaftlichen Beobachtungen, die von der Führergondel aus möglich waren. Ich befand mich bei meinen Apparaten zur Messung der atmosphärischen Elektrizität und der Radioaktivität. Es war die erste wissenschaftliche Messung über dem Nordpol, wenn man die Malmgrenschen Messungen der elektrischen Leitfähigkeit der Luft nicht mitrechnet, die er 1926 auf 89° 30′ ausgeführt hatte. Wir arbeiteten im Bewußtsein dieser Tatsache immerhin in einer gewissen Erregung. Inzwischen hatten Ceccioni und Trojani die Vorbereitungen zum Abwerfen der Flagge und des Kreuzes beendet: beide waren unten beschwert und mit einer Spitze versehen, damit sie sich in den Schnee einbohren konnten. Nur ein Motor des Luftschiffs arbeitete mit verminderter Anzahl Drehungen, worauf die Flagge hinuntergeworfen wurde. Ich sah von

der ungedeckten Spitze der Gondel zu und versuchte sogar eine Aufnahme zu machen, aber leider vergeblich. Die Flagge pfiff durch die Luft, zuckte rasch wie ein Blitz dahin und war unsern Blicken entschwunden. Das Luftschiff war ja inzwischen ein kleines Stück weitergeflogen, so daß die Stelle nicht mehr zu sehen war, wo sich die Flagge in den Schnee des Nordpols eingegraben hatte. Ähnlich verhielt es sich mit dem Kreuz des Papstes, das wegen seiner Größe nur mit einiger Mühe durch die Tür der Gondel gebracht werden konnte. Inzwischen hatte Lago auf unser Grammophon die Platte mit der faschistischen Hymne „Giovinezza" aufgelegt. Gleich nach dem Hinablassen des Kreuzes ertönte dieses Kampflied. Dann folgte das jedem italienischen Herzen teuere „Bella Italia del mio cuore", dessen süße Töne, vom Sausen des Motors begleitet, im Rahmen des ewigen Eises und Schnees merkwürdig genug klangen.

Wir riefen Italien und Nobile ein „Evviva" zu, und Trojani öffnete zur Feier des Nordpols eine Flasche Eierkognak, die wir gemeinsam leerten. Ich beglückwünschte Nobile, daß er den Nordpol zum zweitenmal erreicht hatte, und er forderte mich auf, von hier einen Funkspruch nach Hause zu senden. Ich schrieb rasch einen französischen Gruß an mein Vaterland und brachte ihn Biaggi, der in seiner Bude mit Hörmuscheln an den Ohren beim Radio saß. Ich gestehe, daß ich bei Übergabe dieser Karte in Gedanken an das entfernte Vaterland, an das schöne Prag mit seiner alten steinernen Brücke, dem Königsschloß und dem Laurenzibergabhang, recht ergriffen war. Der mußte jetzt mit einer Fülle von Grün bedeckt sein, während sich unter uns die endlos traurige weiße Einöde breitete.

Es war der einzige wirklich eindrucksvolle Augenblick für mich am Nordpol. Die Erreichung des Poles selbst

kostete uns nur ein wenig vom Nichtausgeschlafensein herrührende körperliche Ermüdung; die Art und Weise, wie wir hingelangt waren, das moderne Luftschiff, in dessen Gondel wir ohne nennenswerte Anstrengungen reisten, machte uns alle Gefühle unbegreiflich, wie sie etwa Peary gehabt haben mochte, als er nach dreiundzwanzigjährigem Kampf und mörderischen Märschen auf dem Polareis endlich den Nordpol erobert hatte. Als Nichtitaliener hatte ich begreiflicherweise bei der Zeremonie des Abwerfens der italienischen Flagge und des Kreuzes nur Empfindungen einer neutralen Sympathie; und beim Singen der italienischen Nationallieder nur solche rein musikalischer Natur. Malmgren gestand mir, daß er ganz ähnliche Eindrücke gehabt habe.

Ursprünglich war hier der Abstieg Marianos, Malmgrens und Pontremolis auf das Polareis beabsichtigt. In Italien waren zu diesem Zweck von Trojani über dem Meer Versuche gemacht worden. In der Gondel wurden für alle ein Zelt und Schlafsäcke vorbereitet, die etwa einige Tage auf dem Eise hätten verbringen müssen, falls sie nicht gleich wieder an Bord hinaufgezogen werden konnten. Wie wir später feststellten, hatte Pontremoli auch eine Coltpistole bei sich, wie sie schon von Amundsen seinerzeit als nicht zu schwere, jedoch im Notfall auch gegen Eisbären ausreichende Waffe empfohlen worden war. Dieser Abstieg war für die Durchführung von ozeanographischen und magnetischen Messungen sowie für genauere Feststellung der geographischen Lage geplant. Wir mußten diese Absicht aber aufgeben, weil die Sicht ziemlich schlecht war und der Wind sich nicht legen wollte. So war es nicht möglich, das Luftschiff mit Hilfe des besonderen Ankers festzumachen, der nach einem Vorschlag Malmgrens für das Polareis hergestellt war. Das Hinuntersteigen ist überhaupt ein sehr heikles Unternehmen;

Mariano hatte mir in Rom erzählt, wie schwierig es einmal gewesen war, einen Mann aus dem Meer zu fischen, der sich zum Baden hinuntergelassen hatte, obwohl vollkommen ruhiges Wetter herrschte und der Betreffende ein vorzüglicher Schwimmer war. Den Erfahrungen nach, die wir später nach Untergang der „Italia" machten, glaube ich, daß jeder ziemlich sicher dem Untergang geweiht ist, der aus einem Luftschiff auf das Polareis absteigt, wenn er erst nach längerer Zeit wieder abgeholt werden soll.

6. Die Katastrophe und der erste Tag auf dem Packeis.

Um 24. Mai ½3 Uhr früh traten wir den Rückflug an. Nobile beabsichtigte, den bisher noch unbekannten Teil des Polarmeers zu erforschen, der sich östlich des Wegs erstreckt, den er mit Amundsen 1926 geflogen war. Wir nahmen also entsprechenden Kurs. Der Nebel stieg hoch, so daß wir über 1000 Meter gehen mußten. Gleichzeitig verstärkte sich auch der Westwind einigermaßen, war aber vorläufig noch ziemlich sanft. Pontremoli löste mich für kurze Zeit bei meinen Apparaten ab, so daß ich auf dem Boden der Gondel im Schlafsack etwa zwei Stunden schlafen konnte. Malmgren hatte bis früh nichts zu tun und ruhte daher auf dem eisernen Laufsteg oben im Luftschiff aus; dann begannen wieder von den verschiedenen Stationen die meteorologischen Meldungen einzulaufen und damit setzte auch seine Arbeit wieder ein. Mittags verteilte Lago kalte Speisen, Sandwichs und Käse, auch erhielten wir jeder aus einer großen Thermosflasche, die im vorderen Teil der Führergondel untergebracht war, eine Schale heißen Tees.

Gegen Abend zeigte mir Malmgren triumphierend die violette Kurve der Lufttemperatur, die unter den Strich herabgesunken war, der 10 Grad unter Null bezeichnet. Dies bedeutete für mich den Verlust von sechs Whisky, die ich vor dem Abflug darauf gesetzt hatte, daß die Tempe-

ratur nicht unter 10 Grad fallen werde. Fast gleichzeitig brachte Biaggi eine Walze von Eis, aus der ein Draht herausragte. Es war einer der Drähte, die die Antenne hielten. Der Nebel, durch den wir den größten Teil des Tages geflogen waren, hatte sich in solchen Mengen darauf niedergeschlagen, daß er jetzt eine richtige Eiswalze mit einem Durchmesser von einigen Zentimetern bildete. Wir machten von dieser interessanten Erscheinung eine Aufnahme und legten den Draht dann in das offene Ende der Gondel, damit er bis zur Rückkehr nach der Königsbucht seine Gestalt bewahre. Das Luftschiff selbst war wahrscheinlich auch stark mit Reif beschwert. Da es jedoch gleichzeitig um das verbrauchte Benzin leichter geworden war, machte sich diese Belastung noch nicht bemerkbar; wir waren immer noch leichter als die Luft und hatten so genügend Tragkraft. Hingegen zeigte der Wind Neigung zu weiterer Verstärkung. Vor Mitternacht ließ der General einen weiteren Motor einschalten, so daß wir jetzt mit allen drei Motoren flogen. Zu Befürchtungen schien kein Anlaß, wir hatten nur infolge des Seitenwindes eine niedrigere Geschwindigkeit. Die Motore reichten zur Bezwingung des Windes noch immer aus, obwohl unsere Schnelligkeit jetzt kaum 30 Kilometer in der Stunde betrug. Trotzdem wir auch genügend Betriebsstoff hatten, ließ Nobile direkt auf die Königsbucht zusteuern. Wir befanden uns ungefähr auf dem 85.° nördl. Br. und waren also von der Königsbucht etwa 700 Kilometer entfernt. Um die Sonnenhöhe messen zu können, verlangte Mariano, daß das Luftschiff über den Nebel aufstiege. Der General ließ dies aber aus Besorgnis um die Höhensteuer nicht zu, besonders da die „Italia" durch Reif belastet und der Nebel fast über 1000 Meter hochgestiegen war.

Wir flogen jetzt ständig auf Grund radiogoniometrischer

Orientierung, die wir durch die „Città di Milano" erhielten. An Bord war alles in bester Stimmung, trotzdem wir wußten, daß die Fahrt länger dauern würde, als beabsichtigt. Für mich war von allen Flügen, die ich jemals mitgemacht hatte, dieser der angenehmste. Meine Apparate arbeiteten vorzüglich, obwohl es nötig war, die Bernsteinisolatoren am Apparat für Berechnung der Zahl der elektrisch geladenen Atome der Atmosphäre, der sogenannten Jonen, hie und da von der Feuchtigkeit zu reinigen, die die nebeldurchsetzte Luft erzeugte. Das vermehrte meine Arbeit, da ich Kontrollmessungen machen mußte, um zu sehen, ob die Isolatoren richtig arbeiteten. Diese Mehrarbeit war aber gut, da sie die Schlafsucht verscheuchte und mich wach erhielt. An meiner vollständigen Zufriedenheit fehlte nur eine, wenn auch noch so kleine, Sitzgelegenheit. Denn das unaufhörliche Stehen ermüdete, und beim Sitzen auf dem Boden war es schwer, für den Rücken eine Stütze zu finden; an die Wand der Gondel durfte man sich ja nicht anlehnen, da sie aus Leinen war, und die Spanten waren auch zu schwach. Pontremoli und ich saßen daher auf türkische Art nebeneinander und sprachen über unsere Arbeit für den nächsten Tag auf Spitzbergen. Wir berechneten, daß wir zeitig genug in der Königsbucht sein würden, um einen Apparat im „Haus der Alpini" aufzubauen. Pontremoli gab mir das Schlüsselchen zum Laboratorium für den Fall, daß er auf der „Città di Milano" länger schlafen und ich früher weggehen würde. Ich sollte es ihm am nächsten Abend zurückgeben. Ich trage es als Andenken an den unglücklichen Kollegen bis zum heutigen Tag bei mir.

Gegen Morgen hatten wir wieder Nebel, und ich war infolge der sich ständig ansetzenden Feuchtigkeit genötigt, den Apparat zur Beobachtung des Jonisationsgrades der

Luft auszuschalten. Ich hatte mit ihm 28 Serien von Messungen gemacht, so daß er jetzt ganz gut einmal ausruhen konnte. Die Apparate zur Messung der atmosphärischen Höhenstrahlung und Radioaktivität arbeiteten weiter, ihnen schadete die feuchte Luft nicht.

Wir flogen, wie schon erwähnt, mit allen drei Motoren, und hätte es nicht der Geschwindigkeitsmesser uns gezeigt, wir hätten überhaupt nicht gewußt, daß wir mit starkem Westwind rangen; so ruhig war es in der Gondel.

Ich hatte ungefähr drei Stunden geschlafen, als mich ein Kältegefühl weckte. Ich kroch erstarrt aus dem Schlafsack, und Pontremoli sagte mir, der General wünsche, daß der Schlafsack wie die übrigen auf dem eisernen Steg oben im Luftschiff untergebracht würde; er sei in der Gondel hinderlich. Das war im ganzen richtig. Pontremoli nahm ihn also und stieg auf der Aluminiumleiter in das Luftschiff hinauf, einige Stunden zu schlafen. Ich wünschte ihm gute Ruhe. Von diesem Augenblick an habe ich ihn nicht wiedergesehen!

Wir kämpften weiter mit starkem Wind und Nebel, der nur streckenweise dünner war und dann die Aussicht auf die eintönige Fläche des Polareises ermöglichte. Überall Einöde, nirgends ein Spur von Leben, nichts als vereistes Meer, nicht das geringste Anzeichen von Festland oder auch nur einer Insel. Ich schaute gerade aus dem Fenster der Gondel, als ich plötzlich bemerkte, daß die Motore unregelmäßig arbeiteten. Es folgten einige Detonationen, und dann waren sie auf einmal still!

Dieser Augenblick ist in meinem Tagebuch genau aufgezeichnet. Es war am 25. Mai, 9 Uhr 42 Minuten vormittags*. Gleich darauf wurde der Nebel um uns dünner,

* Mitteleuropäische Zeit.

Ankunft in der Königsbucht.

Die „Città di Milano", unser Hilfsschiff.

Wasserstoffstahlzylinder werden von der „Città di Milano" auf Schlitten an Land gebracht.

und Mariano trat ans Fenster, um die Sonnenhöhe mit dem Sextanten zu messen. Inzwischen öffnete Ceccioni die Gondeltür, und einige Blechkannen Benzin und Öl wurden hinausgeworfen, hierauf die Motore wieder eingeschaltet, und das Luftschiff setzte seinen Flug fort. Mariano klärte mich über das Geschehene auf. Der Mann, der gerade steuerte, hatte einen Fehler gemacht und dabei das Steuer in die sogenannte „tote Lage", wo es fest blieb, gestellt, so daß das Luftschiff zu sinken begann. Natürlich wurden die Motore sofort ausgeschaltet, und Viglieri, der sich glücklicherweise neben dem Steuermann befunden hatte, brachte die Steuer mit einer kräftigen Bewegung wieder in die richtige Lage.

Obwohl für kurze Zeit ohne Motorantrieb, hatte sich das Luftschiff doch über den Nebel erhoben, da es immer noch leichter als die Luft war. Trotzdem war, wenn auch überflüssigerweise, noch Ballast abgeworfen worden, bevor die Motore wieder eingeschaltet wurden. Nach einer Messung Marianos befanden wir uns ungefähr auf dem 81.° nördl. Br. Der Schnittpunkt dieses Breitenkreises mit unserer Fluglinie, deren genauen Verlauf wir durch dauernde Funkpeilung kannten, bestimmte unsere Lage annähernd 100 Kilometer nördlich von der kleinen Moffeninsel, die nördlich von Spitzbergen liegt. In Wirklichkeit befanden wir uns jedoch, wie sich nach der Katastrophe herausstellte, viel weiter östlich von diesem Punkt.

Etwa eine halbe Stunde nach dem unfreiwilligen Sinken kam Malmgren in den rückwärtigen Teil der Gondel, wo sich meine Apparate befanden, und schien sehr besorgt zu sein. Auf meine Frage, was los sei, wir näherten uns doch jetzt der Königsbucht, antwortete er: „Ja, aber wir können jeden Augenblick auf das Eis kommen! Wir

fliegen nur mit Hilfe der Motore und Höhensteuer, das Luftschiff ist schwer." Ich sah nach dem Höhenmesser. Er zeigte 500 Meter. Bei dieser Angabe hielt sich der Zeiger des Apparates ständig, weshalb ich den Behauptungen Malmgrens keinen Glauben schenkte. Tatsächlich hatte er sich geirrt; wahrscheinlich, weil das Luftschiff gesunken und Ballast ausgeworfen worden war. Wenn die „Italia" schwerer als die Luft gewesen wäre, hätte sie sich allein durch ihre Höhensteuer nicht noch eine ganze Stunde in der Luft halten können.

Kurz nach 11 Uhr kam es zur Katastrophe! — Es war eine besondere Fügung des Schicksals, daß ich mich um diese Zeit nicht an Stelle Pontremolis befand. Ich hatte zuletzt 10 Uhr 35 Minuten die Apparate abgelesen und die Absicht, eine Stunde später noch eine Beobachtung zu machen. Dann sollte Pontremoli mich ablösen, und ich wollte mich an seiner Stelle oben im Luftschiff niederlegen. Dazu kam es jedoch nicht mehr. Wie ich später erfuhr, wurde einige Minuten vor halb zwölf festgestellt, daß das Luftschiff plötzlich schwerer als die Luft geworden war. Alessandrini wurde hinaufgeschickt, um die Sperrklappen nachzusehen, die das Ausströmen des Wasserstoffs regeln. Es geschieht nämlich häufig auch in unseren Breiten, daß sich bei Nebel auf der kühlen Metalloberfläche der Klappen Reif ansetzt und diese sich dann nicht ganz schließen. Alessandrini hat aber angeblich festgestellt, daß die Klappen in Ordnung waren. Es gibt daher keine andere Erklärung für den großen Gasverlust, den wir erlitten haben mußten, wenn man das rasche Sinken der „Italia" bedenkt, als daß irgendeine Gaskammer undicht geworden war. Das muß zweifellos eine im Heck gewesen sein, da das Luftschiff sich dort nach unten neigte. Dies alles wurde erst später

festgestellt, als wir alle Umstände besprachen, die zum Untergang des Luftschiffs geführt hatten. Im Augenblick der Katastrophe ging alles so schnell, daß sich niemand der Ursachen des Ereignisses bewußt werden konnte. Alessandrini befand sich noch oben im Luftschiff, als Ceccioni die schwere Metallkette hinabzulassen versuchte, die als eine Art Anker zum Landen an der Spitze der „Italia" hing. Ich stand neben ihm, um ihm behilflich zu sein; niemals werde ich den verzweifelten Ausdruck seines sonst so ruhigen oder lachenden Gesichts vergessen. Trojani gab unterdessen den Maschinisten Glockensignale, daß sie die Motore abstellen sollten. Der linke Motor Carattis arbeitete noch, und Mariano beugte sich aus dem Fenster der Gondel und schrie: „Ferma la macchina!" (Motor abstellen!) Ich schaute neben ihm hinaus und sah, wie sich das Luftschiff mit dem Heck nach unten neigte und abwärts rutschte. Ich sah auch Mariano, der einen merkwürdig verlegenen Ausdruck im Gesicht hatte, aber sonst ruhig war. Alle waren an ihren Plätzen, nur Pontremoli und Lago schliefen oben auf dem Laufsteg. Alles, was ich hier schildere, ging ungewöhnlich rasch vor sich, da wir in nicht ganz 2 Minuten auf das Polareis sanken. Im letzten Augenblick erfaßte ich mit der linken Hand das Geländer der Gondel und sah noch einmal hinunter. Der Anblick war grauenhaft. Das Eis schien gegen uns zu fliegen und verwandelte sich, je näher wir kamen, aus der ursprünglich einheitlichen Fläche in Hunderte von Eisblöcken, die in wildem Chaos durcheinandergeworfen und stellenweise durch Wasserkanäle getrennt waren. Ich zog den Kopf zurück und schloß die Augen mit dem Gedanken „jetzt hat alles ein Ende". Und schon erfolgte ein Anprall und gleich darauf ein zweiter. Die Gondel krachte mit greulichem Getöse aufs Eis, bohrte sich tief in den

Schnee und ging in Stücke. Ich fühlte, wie von allen Seiten etwas Schweres auf mich drückte und wie eine schwere Masse mich weiterschob. Das war der Schnee, der durch den geborstenen Boden der Gondel ins Innere drang. Ich machte verzweifelte Bewegungen, um aus den Schneemassen herauszugelangen, die mich zu ersticken drohten.

Endlich begann es um mich hell zu werden. Ich schüttle den letzten Schnee von mir und sehe mich um. Das erste, was ich höre, ist die ruhige Stimme Marianos: „All right, all right, siamo tutti!“ (Alles in Ordnung, alles in Ordnung, wir sind alle beisammen.) Mein erster Blick gilt der „Italia“. Sie geht langsam über uns in die Höhe. Die Führergondel fehlt, als ob sie jemand vom Rumpf des Schiffes abgeschnitten hätte, es fehlt die hintere Motorgondel, in der sich Pommella befunden hatte. Auf der Brücke zum linken Motor steht Arduino und blickt auf uns herab. Schon verschwindet das Luftschiff in östlicher Richtung im Nebel über uns. Es entführt sechs Kameraden, den ersten Maschinisten Unteroffizier Arduino, die Maschinisten Ciocca und Caratti; den Ausbesserer der Luftschiffhülle, Alessandrini, Professor Pontremoli und den Journalisten Lago. Der zweite Blick galt meiner Umgebung, meinen Gefährten. Sie befinden sich inmitten der zertrümmerten Gondel. Hinter uns zieht sich ein langer Anilinstreifen, der von den zerbrochenen Signalkugeln herrührt und zeigt, wie die Gondel mindestens fünfzig Meter durch die Schneemassen geschleppt worden ist.

In der Entfernung von einigen Metern lag Nobile mit blutigem Kopf, über ihn neigte sich Mariano und sprach zu ihm mit seinem üblichen freundlichen Lächeln. In der Nähe des Generals lag Ceccioni, der sich nicht rühren konnte und klagte, daß sein linker Fuß gebrochen sei. Der General

hatte, wie wir dann feststellten, gleichfalls einen Fuß und eine Handwurzel gebrochen und außerdem eine Rißwunde am Kopf. Malmgren stand in meiner Nähe mit hochgezogener linker Schulter. Auf meine Frage, was mit ihm los sei, antwortete er, daß er auf der ganzen linken Seite fürchterlich zerschlagen sei und die linke Hand entweder gebrochen oder ausgerenkt habe. Gleichzeitig sah ich, wie sich Zappi in einiger Entfernung mühsam aus dem Schnee erhob. Ich hörte später von Mariano, daß Zappi wahrscheinlich eine Rippe gebrochen habe. Wir übrigen waren unversehrt, bis auf einige Rißwunden, die nicht weiter beachtet zu werden brauchten.

Wir befanden uns auf dem typischen Packeis aus zahllosen kleinen, ganz unregelmäßig angehäuften Eisblöcken, die durch einzelne kleine Wasserkanäle voneinander getrennt sind. Ein solcher Kanal, der zur Zeit beinahe geschlossen war, verlief in unserer Nähe in der Richtung von West nach Ost, und in ihm befanden sich viele Trümmer der Gondel. Sein jenseitiges Ufer bestand aus zwei bis drei Meter hohen Eisblöcken. Davor befand sich eine Reihe kleinerer Blöcke, die wieder durch flache Blöcke voneinander getrennt waren, die vielleicht einige Meter im Geviert maßen.

Hatten wir in den ersten, schweren Augenblicken bei dem Untergang der „Italia" den sicheren Tod erwartet, so trat jetzt der natürliche Rückschlag ein. So waren die nächsten Worte durchaus hoffnungsvoll, die wir miteinander wechselten. Ceccioni versicherte uns ungeachtet seiner Verletzungen, daß Wilkins sich noch im Green Harbour beim Eisfjord auf Spitzbergen befinde, also in drei Stunden mit seinem Flugzeug bei uns sein und uns finden könne. Ich ging zu Nobile und bemühte mich, ihn zu überzeugen, daß wir bestimmt gerettet werden würden. Aber ein Mann wie er

hatte Trost nicht nötig, und so war ich nicht erstaunt, als er mir lächelnd antwortete, daß er es für uns erhoffe. Er hielt seine Verletzungen also scheinbar für tödlich, wovon aber seine Seelenstärke nicht berührt wurde. Malmgren bemerkte ein paar Tage später, daß „der General wirklich ein großer Mann sei und nur zu gut die Kleinheit der Menschen um sich fühle".

Kaum waren wir uns unserer Lage richtig bewußt geworden, als Biaggi auf etwas am Horizont im Osten wies. Wir spähten alle hin und gewahrten eine dünne Rauchsäule, die sich klar vom Himmel abzeichnete, wo er vom Nebel frei war. Wir konnten uns nicht gleich erklären, was dies sein konnte. Waren wir in der Nähe von Land, und war es das Feuer von Fellfjägern? War etwa die Hülle des Luftschiffes gesunken? War es ein Zeichen unserer Kameraden? Oder brannte dort vielleicht die „Italia"? Als wir Messungen unserer Lage vornahmen, zeigte es sich, daß die erste Vermutung unmöglich war. Wir waren viel zu weit von der Küste entfernt, während der Rauch höchstens 30 Kilometer von uns aufstieg. Als später niemals mehr das geringste Zeichen von dieser Stelle kam, blieb nichts anderes übrig, als die letzte Vermutung als richtig anzusehen, daß es sich um den Brand des Luftschiffs gehandelt hatte.

Die erste Freude über die Rettung schwand bald. Wir standen ratlos bei den Trümmern der Gondel, und erst die Stimme Ceccionis scheuchte uns aus unserm Nachsinnen auf. Er saß auf einem kleinen Eisblock und klagte, daß er friere. In meiner Nähe lag die Decke des Generals im Schnee, ich hob sie auf, und wir hüllten Ceccioni hinein. Nicht weit davon fand sich einer unserer kleinen, mit Benzin geheizten Sicherheitswärmer; sein Netz glühte noch, und Ceccioni legte seine erstarrten handschuhlosen Hände darauf.

Mit dem Gefühl der Wärme kehrte auch der Optimismus des Florentiners zurück: „Coraggio!" (Mut), rief er uns zu, und sprach dann die schon erwähnte Hoffnung auf Rettung durch Wilkins aus. Doch dieser war schon lange nicht mehr im Grünen Hafen, sondern nahm in diesem Augenblick in der Hauptstadt Norwegens die verdienten Glückwünsche für den gelungenen Polarflug entgegen.

Ein Blick auf Malmgren genügte, um sich der ganzen Schwere unserer Lage bewußt zu werden. Mein sonst so unternehmungslustiger und energischer Freund stand wie vernichtet da, und ich kannte ihn zur Genüge, um seine völlige Mutlosigkeit nicht nur seinen Verletzungen zuzuschreiben. Ja, es ist richtig, wir waren am Leben, aber was nun? In der Gondel waren keine Lebensmittel; um uns Einöde gleich einem ungeheuren Eisfriedhof, dessen Gräber ein plötzliches Beben in das wüsteste Chaos zerworfen hatte. Jeder Schritt war hier mit Schwierigkeiten und Gefahren verbunden. Und wohin sollten wir uns wenden, zumal ja zwei Kameraden nicht marschfähig waren? Wie sie über dieses Packeis schaffen, wo Nansen, einer der besten Sportsleute, die je in diese Gegenden gedrungen waren, seinerzeit mit seinem Begleiter in einem mühseligen Tagesmarsch zwei ganze Kilometer zurückgelegt hatte?

Ich sah, wie sich Malmgren bückte und unser kleines Fernglas aus dem Schnee herausholte. Ich wollte zu ihm hineilen, aber das war gar nicht so einfach, da ich dabei durch eine Schneemulde mußte, die ein halbes Meter tief war. Kurz vor ihm wäre ich beinahe über einen großen Ballen gestolpert und hingestürzt, dessen graugelbe Farbe sich nur wenig vom Schnee abhob. Ich hob den Fund auf und zeigte ihn Mariano. Er untersuchte ihn und rief dann erfreut aus: „Das ist ja ausgezeichnet, das sind Zelt und Schlafsack

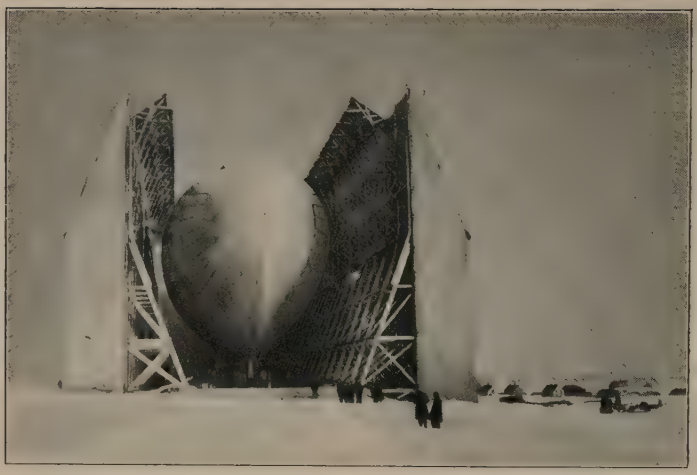
für die Leute, die am Nordpol auf das Eis hinabsteigen sollten. Sie sollten beides für den Fall mitnehmen, daß sie nicht sofort wieder an Bord genommen werden könnten!"

In dem Schlafsack befand sich aber noch etwas anderes, was für den Augenblick vielleicht noch wertvoller war, nämlich eine große Blechbüchse mit roter Aufschrift „Pemmikan" und „18,75 Kilo". Pemmikan ist bekanntlich die berühmte Konserve der Polarexpeditionen und wird aus getrocknetem Renntierfleisch, Fett und Gemüse zubereitet. Wir kannten sie alle dem Namen nach, aber Malmgren war vielleicht der einzige, der sie seinerzeit auf Amundsens Schiff „Maud" gegessen hatte, — jetzt sollten wir versuchen, wie sie schmeckte.

Malmgren rief uns zu sich. Er stand auf einem kleineren Eisblock und sah sich mit dem Fernglas um. Als wir zu ihm kamen, meldete er, daß er in einer Entfernung von zwei- bis dreihundert Meter Blechbüchsen liegen sehe. Jetzt erinnerten wir uns an die Lebensmittel, die sich im oberen Raum des Luftschiffs befunden hatten. Sie waren entweder von unsern Kameraden als Ballast abgeworfen worden oder bei der Katastrophe herausgefallen.

Mariano, Viglieri und ich gingen sie aufsammeln. Der Marsch zu ihnen war, nach dem fünfundfünfzigstündigen Flug, der den größten Teil unserer Kräfte verbraucht hatte, ein Leidensweg. Doch was blieb anderes übrig? Die Furcht vor dem Hungertod war größer als die Müdigkeit; der Fund bedeutete ja mindestens die Verlängerung des Lebens. Die Blechbüchsen waren durch den Sturz auf die Eisblöcke verbeult und verbogen, der Inhalt war wohl zerbröckelt, aber vom Schnee unberührt, da die Lötung größtenteils gehalten hatte. Sie enthielten Pemmikan und Schokolade, außerdem fanden wir eine flache Schachtel mit Milch-,

Sprengen des Eises in der Königsbucht.



Die Luftschiffhalle in der Königsbucht.

Beim Start nach Nikolaus-II.-Land.

Nobile in der Tür der Führergondel.

Die „Italia" vor der Luftschiffhalle.

Vor dem Start nach Nikolaus-II.-Land.

„Alle Taue hoch!"

Über der Königsbucht.

Der Start nach Nikolaus-II.-Land.

eine andere mit Zuckerwürfeln und ein Blechfäßchen mit fünf Kilo Butter. Aber das war nicht alles. Noch an mehreren Tagen fanden wir Stücke von Pemmikan und Schokolade, aus Büchsen, die bei dem Anprall aufs Eis entzweigegangen waren.

„Treten Sie etwas beiseite, Běhounek", ersuchte mich Mariano, als ich mit einer Büchse unter dem Arm zurückkehrte. Ich tat nach seinem Wunsch und verfolgte die Richtung seines Blicks. Hinter einem kleinen Kanal, etwa 100 Meter entfernt, steht Biaggi und macht mit den Armen eine Art Semaphore. Für mich waren diese Zeichen unverständlich, doch Mariano erklärte sie damit, daß Biaggi Funkgerät gefunden habe. Ein neuer Hoffnungsstrahl! Wir bahnen uns den schwierigen Weg zu Biaggi, und tatsächlich hat er ein kleines Kästchen mit Ebonitknöpfen und Zifferblättern im Arm. Es ist ein kleiner Radioapparat englischen Ursprungs, ein Empfänger, und scheint unbeschädigt zu sein. Können wir aber auch senden? Biaggi beachtet uns kaum, sondern sucht eifrig in den Trümmern, die hier in Haufen herumliegen. Es scheint, daß die ganze Funkkammer bei dem plötzlichen Anprall hier von der Führergondel abgerissen worden ist. Bald kommt aus dem Haufen und Drahtgewirr ein zweites Kästchen zum Vorschein. Diesmal handelt es sich um einen Sender von 25 Watt, eine kleine Feldstation, die Biaggi zufällig vor dem Start eingebaut hatte. An sich war in den oberen Räumen des Luftschiffs eine Station für kurze Wellen untergebracht, die eigentlich für eine Notlandung dienen sollte. Biaggi wischt mit den Ärmeln seiner Strickjacke das glatte Mahagoni des Kästchens ab, hebt den Deckel in die Höhe und schaut hinein. Ich sammle indessen blaue Papierschächtelchen aus dem Schnee, auf deren Außenseite eine Lampe aufgezeichnet ist. Im Innern glänzt ein silbernes Glas,

und ein Ausruf Biaggis warnt mich vor diesem spröden Material. Ich lege sie vorsichtig beiseite und sehe dabei noch andere, die gleichfalls unbeschädigt scheinen. Doch es ist nicht viel Zeit zu Erwägungen. Mariano ruft mich inzwischen herbei, ich möge bei Aufstellen des Zeltes behilflich sein. Trojani befindet sich schon im Innern und richtet die Zeltstange auf. Mariano und Viglieri schlagen die Pflöcke in den harten Schnee ein und schnüren die Seile an den vier Ecken zusammen. Dann müssen noch die Stricke beim Eingang befestigt werden. Sowie das Zelt steht, wollen wir die Verletzten holen. Der General versucht sich allein in das Zelt zu schleppen; ich halte seinen gebrochenen Fuß, und Mariano und Viglieri stützen und heben ihn unter den Armen. Ich gebe Nobile den Schlafsack in das Zelt. Auf seinen Befehl wird dieser zerschnitten und so ausgebreitet, daß auch Ceccioni darauf Platz findet. Dann holen wir Ceccioni. Auch er erträgt wie der General den Transport ohne Klage und hilft sich vermöge seiner großen Kraft selbst über die Unebenheiten der Eisblöcke. Endlich sind beide im Zelt untergebracht. Es ist klein, und es scheint unmöglich, daß wir alle neun Platz darin finden; doch es bildet eine Art Zufluchtsstätte, sein blaues Seidenfutter mildert das grelle Licht der Eisfelder, und so erscheint uns unsere Lage nicht mehr so verzweifelt.

Wir sehen nach, was Biaggi treibt. Er taucht hinter einem Eisblock auf und legt vorsichtig über die Eiskanten einen langen isolierten Draht: die Antenne für den Empfänger. Gleich darauf kehrt er zurück, beide Arme voll Trockenbatterien. Die Asphalthülle ist zwar stellenweise abgesprungen, doch die Kontakte scheinen zu halten und in Ordnung zu sein. Biaggi baut den Empfänger auf, während wir neugierig im Kreis um ihn herumstehen. Er hat die

Hörmuscheln an den Ohren und dreht an dem Ebonitkontakt, indem er irgendeine bekannte Welle sucht. Er ist befriedigt, denn die Station ist in vollkommener Ordnung.

Dann beginnt die wichtigere Arbeit, das Zusammensetzen des Senders. Wir reinigen sorgfältig die schweren, bleiernen Akkumulatoren, die sich bei der Katastrophe tief in den Schnee eingebohrt haben. Zum Glück waren sie in hölzernen Kästen mit Deckeln, und keiner hatte Kurzschluß erlitten. Das Taschen-Voltmeter Biaggis zeigte die richtige Spannung, zusammen 12 Volt. Ein ungeheurer Gewinn für uns! Wir haben hier eine Energiequelle für mindestens sechzig Sendestunden, und das Signal „SOS" ist schnell gefunkt, selbst wenn man den Namen des Schiffes und die geographische Lage hinzufügt. Nun handelt es sich noch darum, eine Antenne aufzustellen, die wichtigste Sache bei dem Sender. Wir finden Stücke hölzerner Trümmer; Trojani, der seit der Katastrophe apathisch scheint und noch kein Wort gesprochen hat, bringt ein langes hölzernes Bruchstück vom Geländer der Gondel herbei. Es ist fast 2 Meter lang; wir schlagen es aufrecht in den Schnee ein und befestigen es mit zwei Stricken, die wir an Holzblöcke binden. Es biegt sich zwar, aber es hält, und an seinem oberen Ende trägt es eine schwarze Isolierspule, an der ein zum Sender führender Isolierdraht befestigt ist. Einen ähnlichen Draht bringen wir an einem andern Holzstück an und haben nun eine Doppelantenne, deren Fläche gegen Süd-Südwest zu gewendet ist, der Stelle, wo die „Città di Milano" verankert liegt. Biaggi setzt die Hörmuscheln vom Empfangsapparat auf, und sein Finger drückt die Klappe des Senders. Es ist 4 Uhr nachmittags, als wir unser erstes „SOS"-Zeichen absenden: ein scharfer, klagender Laut von hohem Ton, darauf drei kurze, drei lange und wieder

drei kurze Töne, und dann eine Reihe anderer Zeichen des Morse-Alphabets, die wir andern nicht mehr verstehen.

Immer wieder erzittert der hohe Ton der Zeichen durch die Stille; die Buchstaben reihen sich zu den unsichtbaren Worten: „SOS Italia General Nobile." Aber die Hörmuscheln bleiben stumm. Keine Antwort! „Si senta niente" (es ist nichts zu hören), erklärt Biaggi auf alle unsere ungeduldigen Fragen; endlich legt er enttäuscht die Hörmuscheln nieder. Er hat ununterbrochen gearbeitet vom ersten Augenblick an, da ihn und uns die barmherzige Schneemasse vor dem Tod gerettet hatte. Doch jetzt sinkt ihm der Mut, als seine Arbeit erfolglos scheint. Mit offenbarer Unlust geht er, Mariano bei der weiteren Durchsicht der Trümmer zu helfen.

Wir fanden noch einige Kästchen mit astronomischen Gerätschaften und drei Chronometern. Sie waren alle in Ordnung, und ihr Ticken, das vielleicht niemand hören kann, ohne die Vorstellung einer ruhigen Wohnstätte damit zu verbinden, machte in dieser Polarwüste den sonderbarsten Eindruck auf mich. Um uns herum lagen im Schnee eine Menge verschiedener Bücher und Karten, doch wir ließen sie vorläufig, wo sie waren. Ich suchte vergeblich nach meinen Aufzeichnungen über die wissenschaftlichen Messungen und nach den Heften Pontremolis. Mariano war glücklicher; er fand einige Tafeln zur Berechnung der geographischen Lage auf Grund der Zeit und der Sonnenhöhe. Wir trugen alles, was uns vorläufig am notwendigsten schien, zum Lager und legten die Büchsen mit Nahrungsmitteln auf den Rand des Zeltes, um es so gegen Windstöße zu beschweren.

Unsere Kräfte waren jetzt vollständig zu Ende. Wir schlüpften durch den niedrigen, mit Stoff bedeckten Eingang ins Zelt, wo der General und Ceccioni schweigend lagen.

Mit Mühe fanden wir alle Platz, wobei allerdings jeder die Beine über die seines Nebenmannes legen mußte. Mariano teilte an jeden eine Tafel Pemmikan aus. Feuer hatten wir nicht, und so blieb nichts anderes übrig, als den Pemmikan kalt zu essen. Wir prüften neugierig die graugelbe, fette, in Staniol gehüllte Masse, ehe wir uns entschlossen, hineinzubeißen — aber schon nach einigen Bissen, die uns sozusagen „im Munde größer wurden", warf jeder sein Stück mit Widerwillen weg und stützte seinen Kopf auf die Hand zum ersten Schlaf auf dem Polareis. Im Schlummer hören wir von draußen das Klingeln eines Hundehalsbandes, und dann schlüpft Titina, Nobiles Hündchen, durch den Eingang und sucht sich einen Winkel zum Ausruhen. Aber in der dichten Verwirrung menschlicher Körper kann der kleine Kerl keinen Platz finden und legt vorsichtig seine kleinen Pratzen auf die Schläfer, die unter verdrießlichem Fluchen auffahren. Ich fasse ihn beim Halsband und ziehe ihn zu mir. Er legt seine kleine Schnauze auf meine Hand, und bald schlafen wir beide in dem trüben Licht des ewigen Polartags ein.

7. Malmgrens Bär.

Als die Stimme Marianos uns weckte und zur Arbeit rief, schien es uns, als ob wir eben erst eingeschlafen wären. Der Tag war dem gestrigen gleich. Nebel verhüllte den Horizont, und alles um uns sah eintönig grau und traurig aus. Biaggi arbeitete an dem Empfänger, den er ins Zelt geschafft hatte, der General lag schweigend an der Zeltwand gegenüber dem Eingang, und Malmgren saß in einer Ecke, so wie ich ihn gesehen hatte, bevor ich einschlief; er hatte die ganze Nacht kein Auge zugetan, da seine Verletzungen zu schmerzhaft waren. In der Mitte an der Stange — nur hier konnte man sich im Zelt vollständig aufrichten — stand Mariano, hatte seine schwarze Fliegerkappe auf, Handschuhe an, hielt eine Hacke in der Hand und erklärte, daß es notwendig sei, sofort nach dem Frühstück alles nur irgend Mögliche aus den Trümmern der Gondel aufzusammeln. An den Pemmikan wagte sich niemand wieder. Daher ließ Nobile eine Tafel Schokolade und einige Stück Zucker verteilen. Nach diesem kärglichen Frühstück gingen wir hinaus. Im Zelt blieben nur der General, Ceccioni, Malmgren und Zappi.

Der Anblick, der sich uns draußen bot, war noch trauriger, als der der Kameraden im Zelt. In der Nähe lag, in Trümmer verwandelt, fast der ganze Vorderteil der Führer-

gondel. Auf den ersten Blick ließ sich in dem Gewirr von Drähten, Leinwand und Duraluminium nicht erkennen, um welchen Teil es sich handelte. Erst als wir später die Trümmer durchsuchten, fanden wir ein Stück vom Rad des Richtungssteuers, eine Masse Drähte aus der Funkkammer und verschiedene meteorologische Apparate; der die Temperatur aufzeichnende Apparat arbeitete noch und schrieb seine Kurven auf das Papier genau so gleichmäßig, als ob er irgendwo in einem physikalischen Laboratorium stünde. Das Ticken der Uhr machte einen grotesken Eindruck, und die kleine Titina horchte auf, was dieses regelmäßige Geräusch zu bedeuten habe. Als sie nichts fand, was sie interessierte, tappte sie schnell davon und verschwand hinter einem Eisblock, der das Lager im Norden begrenzte. Sie suchte sich Nahrung im Polarschnee, was nicht schwer war, denn im Umkreis von einem halben Kilometer lagen viele Vorräte, die wir abgeworfen hatten oder die beim Aufprall aus dem Luftschiff herausgefallen waren. Ich folgte mit Mariano der Spur Titinas — ihre vier Pfoten sind in dem lockeren Schnee deutlich abgedrückt; doch für uns ist es nicht so leicht, vorwärtszukommen, wie für sie. Stellenweise versinken wir in dem tiefen Schnee und spüren, wie das Wasser darunter durch unsere Lappländerschuhe dringt. Nach Westen zu liegen viele Trümmer, abgerissene Platten von der Motorgondel, Reste des Motors und Bruchstücke der Propeller. Mariano erprobt zunächst mit der Hacke die Festigkeit der Schneedecke, und vorsichtig bahnen wir uns den Weg weiter. Hie und da bückt er sich, hebt ein Stück Pemmikan auf und gibt es mir mit den Worten: „Nehmen Sie es, Bčhounek, es bedeutet einen Tag länger leben.“ Ich lege den Pemmikan in meine Leinwandkappe, die ich mit einer Schnur am Gürtel befestigt habe. Bald ist sie voll und reicht nicht mehr

aus. Wir gelangen etwa 200 Meter vom Zelt zu einer Stelle, wo die Trümmer übereinander liegen. Darunter scheint etwas begraben zu sein. Mariano stockt und zeigt vor sich hin: „Dort liegt der arme Pommela!" Ich sehe in einer Entfernung von einigen Metern eine menschliche Gestalt, sie liegt auf dem Gesicht und hat die Hand zum Kopf erhoben, als ob sie sich gegen einen Stoß schützen wollte. Es ist unser unglücklicher Kamerad, der Motorist der mittleren Gondel; hier liegt er, ein Opfer seiner Pflichterfüllung, tot auf dem Polarschnee, weit entfernt von Heimat und Familie. Der Motor, bei dem er, den Befehlen gehorchend, bis zum letzten Atemzug ausgeharrt und den Tod in treuer Pflichterfüllung gefunden hat, liegt in Trümmern um ihn herum, der schönste Grabstein, der ihm werden konnte. Ich stehe mit Mariano wortlos bei der Leiche. Erst nach längerer Zeit entfernen wir uns und rufen ihr in verschiedenen Sprachen beide denselben letzten Gruß zu: „Auf Wiedersehen!" —

Einige Schritte weiter bückt sich Mariano und hebt ein Stück Schokolade auf. Ich nehme es und bemerke einen merkwürdigen rotbraunen Fleck darauf; Mariano entreißt es mir und wirft es weg; Pommelas Blut klebte daran. Wir entfernen uns eilig und durchsuchen ein Stück weiter wortlos einen andern Trümmerhaufen. Mariano findet ein zerbrochenes Porzellantöpfchen mit einer dunkelbraunen, leimähnlichen Masse — es ist Liebigs Suppenextrakt. Ich sehe etwas Rotes, entferne mit der bloßen Hand den Schnee und ziehe mein kleines, in rotes Leder gebundenes Notizbuch heraus, in das ich während der ganzen Fahrt die Ablesungen von den Apparaten aufnotiert habe. Mein ganzes wissenschaftliches Material befindet sich in diesem unscheinbaren Büchelchen. Ich vergesse für eine Weile das Hoffnungslose unserer Lage und sehe meine Eintragungen durch.

Die „Italia" über der Königsbucht bei der Rückkehr von Nikolaus-II.-Land.

Nobile leitet mit dem Sprachrohr in der Hand die Vorarbeiten zum Start nach dem Nordpol.

Sie sind vollkommen in Ordnung, nur der Rand der Blätter ist etwas feucht, ebenso die Ecken des Notizbuchs; doch die Schrift ist überall zu lesen. Ich berge es in der Tasche meines unteren Anzuges und eile zum Zelt. Zappi kommt uns entgegen und bleibt mit Mariano stehen. Ich steige vorsichtig über einen hohen Eisblock, der mit einem engen Kanal in Verbindung steht und in den viele Trümmer hineingefallen waren, u. a. auch mein Photographenapparat. Das Eis ist hier merklich dünn und kracht unter den Füßen; es ist notwendig, rasch auf die andere Seite zu springen, wo sich ein kleinerer Eisblock erhebt, der sicher ist. Ich messe den Sprung ab, doch die schwere Polarkleidung verhindert die richtige Bewegung, und statt auf dem Eisblock, lande ich auf dem dünnen Eis, das sich am Rand des Kanals befindet und selbstverständlich sofort unter mir durchbricht. Schon bin ich bis zu den Knien im Wasser und fasse eilig nach den scharfen Kanten des Blocks. Aus dem Wasser gelange ich zwar allein, noch bevor Mariano mir zu Hilfe kommt, aber meine Schuhe sind, ebenso wie die Strümpfe, jämmerlich naß. Ich eile ins Zelt, das jetzt nur noch zwei Meter entfernt ist.

Doch bevor ich mich durch den Eingang schleppte, machte ich noch einen Fund — ein kleines schwarzes Notizbuch, das offen im Schnee lag. Ich hob es auf und erkannte augenblicklich Malmgrens charakteristische steile Handschrift. Ich trocknete das Büchlein soweit möglich; im nächsten Augenblick saß ich bereits im Zelt und rang meine Schuhe und Strümpfe aus. Dann hing ich sie draußen an die Zeltleine und suchte meine nackten Füße in einer Decke zu wärmen. Malmgren erwachte aus seiner Apathie und bemerkte mich; wortlos zog er seine trockenen Schuhe aus und gab sie mir. Die andern sahen mich gleichgültig an, und obwohl jeder

zwei Paar Strümpfe und trockene Schuhe hatte, wagte ich nicht, um ein Paar Strümpfe zu bitten. Alle schienen mir schon der eigenen Person gegenüber so abgestumpft, daß ich keine Hilfsbereitschaft von ihnen erwarten zu können glaubte. Später erwachte der General; als er erfuhr, was mir zugestoßen war, gab er mir sofort seine Schuhe. Auch in den folgenden Tagen war er es, der am meisten um unsere Gesundheit besorgt war, selbst als er infolge seiner Verletzungen in Fieberschauern lag.

Ich gab Malmgren sein Notizbuch. „Wo haben Sie es gefunden?" fragte er. — „Auf dem Rückweg von Pommelas Leiche." Mein Freund schien nicht zu verstehen; ich wiederholte meine Antwort und war von dem Eindruck überrascht, den sie auf ihn machte. Er hatte zwar von Pommelas Tod nichts gewußt, aber ich hätte bei seinem scheinbar kühlen und unzugänglichen Wesen nie geahnt, daß er angesichts dieses Todesfalles so ergriffen sein würde, insbesondere in der harten Lage, in der wir uns selbst befanden. Er warf sein Notizbuch wortlos in einen Winkel und sprach lange kein Wort mehr; erst als später vor dem Zelt einige Eisblöcke mit donnerähnlichem Geräusch aufeinanderprallten, ging er auf Bitte Nobiles hinaus, um nachzusehen, was es gäbe. Es zeigte sich, daß sich der Kanal, der östlich etwa vier Meter vor dem Zelt verlief, durch diese Bewegung des Eises geschlossen hatte. Infolge dieses Vorkommnisses vereinbarten wir sofort, in Zukunft ständig Wachen aufzustellen, die zum Schutz des Zeltes jede Veränderung des Eises verfolgen sollten. Mit regelmäßigem Wachen wurde aber erst einige Tage später begonnen.

Am Abend dieses Tages konnten wir die ersten Nachrichten auffangen, die über unser Schicksal gefunkt wurden. Man war jetzt in der Königsbucht ernstlich beunruhigt, daß

die „Italia" noch nicht zurückgekehrt war; die römische Sendestation San Paolo meldete, daß die „Città di Milano" in den nächsten Tagen nach Norden bis zum Rand des Eises dampfen solle, um nach uns zu suchen. Gleichzeitig hörten wir die ersten Vermutungen über unser Schicksal. Man glaubte, die „Italia" sei bei der Rückfahrt vom Pol im Nebel auf irgendeinen Berg im Nordwesten Spitzbergens gestoßen und dabei zertrümmert worden. Mehr hörten wir nicht, alles andere war unverständlich, da unser Empfänger schlecht arbeitete. Noch ungünstigere Ergebnisse hatten wir mit dem Sender. Wir versuchten zwar, durch Änderung der Antenne eine Verbindung zu bekommen, aber alles war vergebens. Stündlich entsandten wir den ganzen Tag über den Ruf „SOS", gaben Berichte über unsere Lage und den Untergang des Luftschiffs, aber niemand hörte uns. — Von unsern mit der „Italia" verschwundenen sechs Kameraden keine Spur, der gestrige Rauch wiederholte sich nicht, der Horizont hüllte sich in graue Nebel, überall totes Schweigen. —

Das Abendbrot war rasch abgetan, etwas Schokolade, ein paar Stück Zucker und Milchwürfel. Heißhungrig verschlangen wir die kleinen Stücke Schokolade, aber keiner hatte den Mut, dann an die Tafel Pemmikan zu gehen, die gestern ausgeteilt worden war.

Biaggi brachte dünne Holzplatten vom Boden der Führergondel und schnitt schmale Schienen daraus. Sie sollten die gebrochenen und verstauchten Beine stützen, und Zappi machte mit ihrer Hilfe recht gute Verbände. Er hatte in dieser Hinsicht gewisse Kenntnisse, so daß wir ihn schon immer den Arzt des Luftschiffs genannt hatten. Ich forderte Malmgren auf, sich von Zappi seinen Arm untersuchen zu lassen. Er wollte aber seinen Polarrock nicht opfern, dessen

Ärmel man für die Untersuchung hätte aufschneiden müssen. Später hat Zappi den Arm untersucht, ehe Malmgren mit den zwei Italienern uns verließ. Der Arm war nicht gebrochen, was wir übrigens auch nie angenommen hatten. Am nächsten Tag fand ich draußen ein Handtuch, aus dem wir eine Binde für Malmgrens Arm herstellten.

Nach dem Abendbrot saßen wir, soweit es bei dem beschränkten Platz möglich war, schweigend im Zelt. Es war nämlich noch enger geworden, da der General die großen Bleiakkumulatoren hatte hereinschaffen lassen, damit sie draußen nicht durch die Feuchtigkeit litten. Die Verletzten hatten Fieber und verlangten zu trinken. Wir nahmen eine leere Konservenbüchse und taten Eisstückchen hinein, die im Zelt unter dem Einfluß der Körperwärme der vielen Menschen auftauten. Das Wasser schmeckte aber widerwärtig bitter, und Malmgren ging hinaus, um älteres Eis zu suchen, aus dem das Salz bereits verdunstet war. Er fand solches Eis und zeigte uns dann seine charakteristische graugrüne Färbung, die sich deutlich von dem Blaugrün frischen Eises unterscheidet, das noch Meersalz enthält. In der Folgezeit haben wir dann regelmäßig an derselben Stelle von einem kleinen graugrünen Block das Eis geholt, das wir zur Bereitung von Trink- oder Kochwasser brauchten. Als Behälter benutzten wir den Deckel unseres Grammophons. Am Tag nach dem Untergang der „Italia" hatten wir zwei Beile gefunden, außerdem hatten Biaggi und Malmgren jeder ein Jagdmesser bei sich. Vor dem Start nach dem Nordpol hatte Galo, der Bärenjäger auf Alaska war und sich auf der „Città di Milano" befand, dem General sein Jagdmesser mit der Versicherung gegeben, daß er damit einen Bären töten könne. Wir hatten damals alle darüber gelacht, und Nobile hatte das Messer Malmgren gegeben,

der als einziger von der Besatzung der „Italia" bisher Gelegenheit gehabt hatte, mit einem Eisbären zusammenzutreffen. Der General hatte dabei gemeint, daß er das Messer bei dem Flug mit dem Luftschiff wohl kaum werde brauchen können. Niemand von uns hatte damals geahnt, wie nützlich uns dieses Messer später werden sollte. Wir hatten sonst nur kleine Taschenmesser bei uns, und manche hatten nicht einmal das. An Schießwaffen besaßen wir eine einzige. Mariano hatte sie noch am Tage der Katastrophe im Schnee gefunden, es war eine Colt-Pistole von 12 Millimeter Kaliber, die Pontremoli für den geplanten Abstieg auf das Eis am Nordpol mitgenommen hatte. Mariano hatte die Pistole sorgfältig gereinigt, und sie lag jetzt, in ein Stück Filz gehüllt, in einem Winkel des Zeltes. Wir hatten auch etwa hundert Patronen gefunden, und hingen Pistole und Munition später in die Mitte des Zeltes an die Stange. Oben in der Spitze des Zeltes hing ein Bild der Jungfrau Maria von Loretto in dem typischen bunten Mäntelchen, das an den Schultern eng anliegt und nach unten weiter wird. Darunter hing dann die Pistole und in der Ledertasche eines photographischen Apparates die Munition: ein Bild von merkwürdigem Gegensatz, das Symbol des Friedens und der Verzeihung über der todbringenden Waffe.

In den Trümmern fand Trojani einen kleinen Wandkalender. Er strich die beiden Tage, den 25. und 26. Mai, sorgfältig ab, und wir fragten uns, wieviel Tagesstriche wohl noch gemacht werden würden und wessen Hand den letzten jener Tage abstreichen würde, die uns noch geschenkt waren.

Biaggi kam von seinem Sender vor dem Zelt herein und meldete, daß die Sonne zu sehen sei. Sofort geht Mariano mit dem Sextanten hinaus. Es handelt sich um

die Möglichkeit, zum ersten Mal unsere Lage genau festzustellen. Den künstlichen Quecksilberhorizont hatte Mariano bereits vorher auf einem kleinen Eisblock, gleich in der Nähe des Zeltes, angebracht. Viglieri bedient die Chronometer, und so erfolgt die übliche astronomische Messung, die wir in der Folgezeit regelmäßig wiederholt haben. „Pronti!" (fertig) ruft Viglieri aus dem Innern des Zeltes und schaut dabei auf den ersten Chronometer, der als der beste galt, da er die ständigste und genaueste Zeitangabe lieferte. Draußen antwortet Mariano: „Attenzione" (Achtung) und ruft genau in dem Augenblick „Halt!", in dem der Sonnenreflex im Spiegel des Sextanten mit dem Reflex auf der Quecksilberfläche zusammenfällt. Gleich darauf meldet er die abgelesene Zahl von Graden, Minuten und Sekunden, indem er die doppelte Sonnenhöhe über dem Horizont angibt. Die Messung wird mehrmals wiederholt, dann berechnet Mariano aus dem Durchschnitt die geographische Breite. Viglieri hilft ihm dabei, indem er aus einem Buch, das im Schnee sehr gelitten hat, die dazugehörigen Logarithmen diktiert. Nach einer kurzen Berechnung meldet Mariano dann, daß wir uns auf 81° 14′ nördl. Br. befinden.

Zur Bestimmung der geographischen Länge genügt eine einzige Beobachtung nicht. Dazu muß man einige Stunden später eine zweite Beobachtung machen und die Angabe der Chronometer korrigieren, denn an diesen Orten, wo die Grade der Längenkreise sehr gering sind, bewirkt eine kleine Zeitabweichung gleich einen großen Fehler.

Zum Glück arbeitete unser Empfänger jetzt besser, und wir konnten schon am nächsten Tage um 7 Uhr abends das Zeitzeichen von Paris auffangen und damit die Angaben unserer Uhren korrigieren. So wurde auch unsere geographi-

sche Länge berechnet, und es ergab sich, daß wir uns 25° 25' östl. von Greenwich befanden. Die letzte Messung auf dem Luftschiff, die wir an die „Citta di Milano" gefunkt hatten, war also fehlerhaft gewesen. Die „Italia" war beinahe 300 Kilometer östlich der angegebenen Stelle zugrunde gegangen.

Die zweite Nacht auf dem Polareis war noch unangenehmer, als die erste. Wir schliefen naturgemäß viel schlechter, da wir nicht mehr so ermüdet waren; hinzu kam der grausame Hunger, der uns ständig weckte. Der arme Malmgren konnte überhaupt nicht schlafen, er war zu schwer verletzt, als daß er es hätte machen können wie wir, die wir uns einer über den andern legten. Um ihm etwas Ruhe zu verschaffen, bat ich ihn, sich über mich zu legen, und so haben wir beide gegen Morgen einige Stunden geschlafen.

Mariano war tatsächlich unermüdlich; wieder war er es, der früh als erster auf den Beinen die übrigen zur Arbeit antrieb. Dabei ging er selbst stets mit gutem Beispiel voran. Er hatte wohl als erster unsere Lage vollkommen verstanden und wußte, daß die Arbeit einen viel größeren moralischen als praktischen Wert besaß, indem sie wenigstens teilweise auch unsere Gedanken in Anspruch nahm und so verhinderte, daß wir uns in verzweifelten Erwägungen über die Trostlosigkeit unserer Lage verloren.

Das Bild, das sich uns vor dem Zelt bot, war stets das gleiche. Die Sonne zeigte sich früh einen Augenblick und ermöglichte Mariano die Messung und ungefähre Berechnung der geographischen Länge. Dann verschwand sie hinter dichten, grauen Wolken, und der Horizont bedeckte sich mit einem Nebelschleier.

An diesem Tag legten wir eine Art Verzeichnis unserer Vorräte an. Sie waren gering. Um uns herum lagen

prächtige Photographenapparate, groß und klein, teilweise beschädigt, teilweise unversehrt, aber sie alle hatten jetzt für uns weniger Wert als eine einzige Tafel Schokolade. Sie dienten uns nur zur Belastung des Zeltrandes, damit ihn der Wind nicht in der Höhe heben konnte. In gleicher Weise verwendeten wir die Blechkannen mit etwa 40 Liter Benzin, die wir gefunden hatten. Auch zwei Ölkannen und eine Blechdose mit Emailit, einem ausgezeichneten Klebstoff zum Flicken der Luftschiffhülle, konnten wir nur hierzu verwenden. An Lebensmitteln hatten wir etwa 100 Kilo Pemmikan, teils in Konservendosen, teils in Stücken aus dem Schnee aufgelesen, etwa 50 Kilo Schokolade, noch in der ursprünglichen Verpackung in Tüten oder gleichfalls in einzelnen Stücken im Schnee gefunden, ein paar Kilo Würfelzucker in einer verbogenen Blechbüchse, einige Kilo Milchwürfel in kleinen flachen Schachteln und eine runde Dose mit 5 Kilo Butter: Im ganzen etwa 170 Kilo Lebensmittel für 9 Personen! Mariano übernahm die Verteilung und bestimmte zunächst, daß jeder täglich 300 Gramm bekommen sollte. Diese Einschränkung war mehr als berechtigt, da wir selbst damit Nahrung nur für 80 Tage hatten, und also höchstens noch ein paar Tage länger leben konnten!

Einen besonders willkommenen Fund machten wir in Gestalt von zwei Schachteln Zündhölzern, die in Blech eingelötet und also vollständig trocken geblieben waren. Da überall um uns herum eine Fülle von Holztrümmern der Gondel lag, hatten wir ja genügend Feuerholz. Trojani baute eine Art Herd aus den Blechstücken, die vom Deckmantel des Motors abgerissen waren. Ich mußte jetzt an die begeisterten Artikel Tomasellis über die vollendete Kocheinrichtung denken, die mit dem Luftschiff verschwunden war. Trojanis Ofen war äußerst einfach. Er legte ein Stück

Blech auf den Schnee und baute darüber ein zweites Blech auf, das so zusammengebogen war, daß es einem offenen Würfel glich. In der einen Seite hatte es eine Öffnung, die die Tür darstellte, durch die in diesem Ofen „angelegt" werden konnte. Wir kochten in einer alten Benzinkanne, die oben auf den Blechwürfel gestellt wurde. Ins Innere kam der Becher einer Thermosflasche mit Benzin, das entzündet wurde. Dann wurden Holzstücke nachgelegt. Das Ganze wurde durch ein großes gebogenes Blechstück gegen den Wind geschützt. Aber die Flammen züngelten überall in die Höhe, so daß sie, glaube ich, alles mögliche eher wärmten, als das, was wir kochen wollten.

Die erste Mahlzeit kochte Malmgren. Er erklärte, daß ihn sein verletzter linker Arm nicht daran hindere, den Koch zu spielen. Er habe auf Amundsens „Maud" lange die Mahlzeiten bereitet, als das Schiff bei den Neusibirischen Inseln eingefroren war. Er holte selbst das Eis für die Pemmikansuppe und lehnte meine Hilfe kategorisch mit der Bemerkung ab, daß ein Arm genüge, wenn ein Mensch nur arbeiten wolle! So hatten wir an diesem Mittag das erste warme Essen seit dem Augenblick, da wir die Königsbucht verlassen hatten, also das erste Mal seit fünf Tagen. Trojani strich diesen Tag auf seinem Wandkalender dreimal an; es war der 28. Mai.

Der „Kochtopf" war vollständig mit Ruß bedeckt, als Malmgren mit Kochen fertig war und ihn in die Mitte des Zeltes auf eine Holzplatte stellte. Trotzdem versammelten wir uns begierig um ihn herum, mit sehnsuchtsvollen Blicken auf den Rauch, der der warmen Suppe entstieg. Essen war nun zwar da, aber wie sollten wir es zu uns nehmen? Wir konnten doch nicht jeder unmittelbar aus dem großen Kochtopf trinken! Auch hier wußte Malmgren Rat. Er band

den Becher einer Thermosflasche an ein Stück Holz, und so erhielten wir einen behelfsmäßigen Schöpflöffel, der dann während der ganzen sieben Wochen auf der Scholle verwendet wurde. Er kreiste, und jeder trank daraus die genau bemessene Ration. So erhielt keiner einen Tropfen zuviel. Das Fett tropfte vom Becher herab und auf unsere Röcke, während die dicke Suppe selbst beinahe widerlich schmeckte. Aber die Hauptsache war ja, wir hatten endlich wieder etwas Warmes zu essen, wonach der Körper gebieterisch verlangte. So war der Kochtopf in kürzester Zeit geleert.

Nach Tisch arbeitete Biaggi wie gewöhnlich an dem Empfänger, wobei er die Hörmuscheln an den Ohren hatte. Plötzlich erhob er die Hand und unterbrach so das leise Gespräch der Offiziere. „Es scheint mir, daß ich die 'Città di Milano' höre, wie sie mit uns spricht," flüsterte Biaggi, „ich habe eben das Wort 'Attenzione' gehört." Auf allen Gesichtern ist die Erregung zu sehen, doch jeder schweigt, um Biaggi nicht zu stören. „Es scheint so, als wenn wir die sechs Glas Whisky doch noch trinken sollten, die ich verloren habe!" flüsterte ich Malmgren zu, der neben mir saß. „Ich glaube auch!" antwortete er, und zum ersten Mal sehe ich seit der Katastrophe auf seinem Gesicht ein Lächeln. — Doch die Freude war kurz, Biaggi hörte nichts weiter, und auch das eine Wort dürfte kaum für uns bestimmt gewesen sein.

Abends meldete San Paolo, daß an Jäger, die aus dem Nordwesten Spitzbergens gekommen seien, die Anfrage gerichtet würde, ob sie uns nicht gesehen hätten. Weiter wolle man in den allernächsten Tagen in diese Gebiete eine Schlittenexpedition mit Hunden und eine Anzahl Skiläufer entsenden, während die „Città di Milano" bis zur Mosselbucht vorzudringen versuchen würde. Wir fühlten, wie sich

uns bei dieser Nachricht das Herz zusammenkrampfte, waren wir doch gerade dem entgegengesetzten Teil Spitzbergens näher! Jeder dachte hoffnungslos daran, wieviel Monate es dauern würde, bevor die Hilfsexpeditionen ihre Forschungen auch auf den Nordosten Spitzbergens ausdehnen würden. Selbst dies hätte uns ja kaum etwas genützt, da wir ja noch 100 Kilometer nördlicher auf dem Polareis festsaßen! Monate würde es dauern, bevor die Helfer auch das zugefrorene Meer durchsuchen konnten, falls nicht etwa Flugzeuge die Nachforschungen beschleunigten. Wir hatten für kaum drei Monate Lebensmittel, und selbst wenn wir irgendeine Jagdbeute machten und damit länger aushalten konnten, mußte die Polarnacht die Unterbrechung der Hilfsexpeditionen bedeuten, was unser Ende hieß.

Dieselben Gedanken, wie ich, wird wohl jeder von uns gehabt haben, und ich glaube, daß die folgende Nacht die hoffnungsloseste von allen war. Ich dachte an all das, was geschehen war, an die ferne Heimat und meine Freunde, die nie ahnen würden, wie lange wir im Todeskampf auf der Eisscholle lagen, bevor das Ende kam. So versuchte ich vergeblich einzuschlafen; die meisten schlummerten bereits, nur Zappi und Mariano saßen bei der Zeltstange und besprachen mit ernsten Mienen irgend etwas leise miteinander. Da ich sehr wenig Italienisch verstehe, achtete ich nicht weiter auf ihr Gespräch, bis mich zwei Worte Marianos aufmerksam machten: „Facciamo segreto" (Verheimlichen wir es). Zappis Antwort konnte ich nicht verstehen, aber ich hatte den Eindruck, als ob er darauf dränge, daß wir andern verständigt würden. Dann dämpften beide ihre Stimmen so sehr, daß ich nichts weiter hörte. Aber jetzt hatte ich neuen Stoff zum Nachdenken. Worum handelte es sich? Was sollte verheimlicht werden? Ich stand mich mit den beiden

Offizieren nicht so, daß ich mich zu einer unmittelbaren Frage berechtigt gefühlt hätte; außerdem widerstrebte es mir natürlich, den Eindruck zu erwecken, als hätte ich ihre Unterhaltung absichtlich belauscht. So zerbrach ich mir während der ganzen Nacht den Kopf, was wohl gemeint sein könnte. Ich kam zu keinem andern Schluß, als daß die beiden von unserer Lage gesprochen hatten. Wahrscheinlich waren wir viel nördlicher abgestürzt, als uns bisher bekannt war, und befanden uns damit an einer Stelle, wohin niemals Hilfe kommen konnte. Ich nahm an, daß uns Mariano als vorbildlicher Offizier dies verheimlicht und uns die Lage viel näher der Küste angegeben hatte, damit wir nicht verzweifeln, sondern auf Rettung hoffen sollten.

Ich drang deshalb am nächsten Tag in ihn und fragte, ob er tatsächlich gewiß sei, daß unsere geographische Lage genau so wäre, wie er sie bestimmt hatte. Er versicherte mir wiederholt, daß seine Angaben richtig seien. Erst als wir später plötzlich vor die vollendete Tatsache gestellt wurden, daß uns Mariano und Zappi verlassen wollten, begriff ich, daß die Worte Marianos sich hierauf bezogen hatten, also auf eine Vereinbarung, die ohne Wissen des Führers der Expedition getroffen worden war.

Mariano stand vor mir im Polaranzug, den wir wochenlang nicht ablegen sollten, auf dem Kopf die schwarze, lederne Flugkappe, das Gesicht schmutzig und voll dichter, blonder Bartstoppeln, die Augen vom Nachtwachen gerötet. Niemand hätte in ihm den eleganten Marineoffizier erkannt, wie wir ihn an der Table d'hôte im Hotel Continental in Mailand zu sehen gewohnt gewesen waren. Er sprach sehr ruhig und zurückhaltend — von dem Plan, uns mit Zappi zu verlassen, erwähnte er nichts. Er wollte mich offenbar nicht früher als nötig damit enttäuschen.

Neben uns im Schnee lag eine schwarze Holzstatuette der Mutter Gottes mit dem Jesuskind. Mariano hob sie auf, hackte mit dem Beil von einem kleinen Eisblock gegenüber dem Zelt ein Stück ab und stellte sie darauf. Sie hat uns später von Lager zu Lager begleitet, und stets haben wir pietätvoll in nächster Nähe des Zeltes einen Platz für sie hergerichtet. Ich gab ihr den Namen „Madonna degli ghiacci" (Die Heilige Jungfrau vom Eise). Als Ceccioni später von Lundborgs Flugzeug aufgenommen werden sollte und sie mitnehmen wollte, erhoben meine Kameraden lebhaft Einspruch. Biaggi erklärte, sie müsse mit dem letzten Mann im Lager verbleiben.

Wir saßen vor dem Zelt mit Mariano, als er plötzlich aus dem Schnee ein Schiffshandbuch auflas, „The arctic pilot", das alle bekannten Angaben enthielt, die für die Umschiffung von Grönland und Spitzbergen erforderlich sind. „Es scheint, daß hier doch eine Hoffnung besteht," meinte er nach einer Weile und las mir die Stelle vor, die über das Polarmeer nördlich von Spitzbergen handelte. Sie besagte, daß sich das Packeis in der Gegend, in der wir uns befanden, weit nach Süden bis zur Küste Spitzbergens erstreckt, und bezog sich, wenn ich nicht irre, auf die Feststellungen Nordenskjölds. Es mußte also möglich sein, von uns aus nach Spitzbergen über das Eis zu wandern. Hätte ich das nächtliche Gespräch Marianos mit Zappi nicht gehört, so würde ich glauben, daß erst jetzt beim Lesen des „Arktischen Piloten" in Mariano der Gedanke entstanden sei, uns zu verlassen. So aber scheint es, daß er schon früher gewußt hatte, daß er nicht auf offenes Meer stoßen würde, für dessen Durchquerung selbstverständlich keine Hilfsmittel vorhanden gewesen wären.

Die nächste Nacht und die zwei folgenden Tage sollten

für uns sehr bedeutungsvoll werden. In der Nacht vom 28. auf den 29. Mai zeigte sich Malmgren als Zauberschütze. Er erlegte einen Eisbären mit der Colt-Pistole. Ich wurde plötzlich durch eine lebhafte Bewegung im Zelt aus dem Schlaf geweckt und sehe, daß der General und nach ihm Ceccioni hinausgetragen werden. Dabei höre ich leise Stimmen: „Orso" (Bär). Mariano und Zappi waren bei Messung der Sonnenhöhe durch einen Eisbären gestört worden. Er hatte das Lager längere Zeit umschlichen und sich dann für unsern Löschapparat interessiert, dessen rote Farbe ihm zu gefallen schien. Er zerrte ihn aus dem Schnee heraus und spielte damit. Dann kam er langsam auf das Lager zugetrabt. Die Offiziere weckten uns, und Malmgren ergriff die einzige Schußwaffe, die wir besaßen. Ich kroch aus dem Zelt und sah, daß sich alle bewaffnet hatten. Da die Beile und Messer bereits besetzt waren, blieb für mich nur ein Meißel übrig, der in Ceccionis Tasche mit den Mechanikerinstrumenten gehörte und den ich im Schnee fand. Im nächsten Augenblick wurde mir aber klar, daß diese Waffe gegen einen Bären keinen größeren Wert hatte, als etwa eine Schlipsnadel, und ich warf sie daher wieder weg. Ich stand hinter dem Zelt und schaute in die Richtung, aus der der Bär kommen mußte. Man konnte übrigens nicht weit sehen, denn schon auf 10 Meter war die Sicht durch einige große Eisblöcke versperrt. Malmgren kniete ganz in der Nähe des Zeltes hinter einem kleinen Eisblock, den er als Deckung benutzte. Die Sonne glühte am blauen Himmel, und die Eisblöcke strahlten das Licht so stark zurück, daß uns die Augen schmerzten.

Jetzt erschien der Bär, ein ansehnlicher Kerl mit schmutziggelbem Fell. Es war der erste Bär, den ich auf diese Entfernung außerhalb eines Zoologischen Gartens in

Freiheit sah, und doch ließ mich sein Anblick ganz ruhig bleiben. Wie er blinzelnd und mit dem Kopf hin und her wackelnd auf uns zukam, sah er eher lächerlich als gefährlich aus. Malmgren erhebt die Pistole und zielt, und rasch hintereinander ertönen zwei Schüsse, als der Bär etwa 6 Meter von ihm entfernt ist. Das Wild brummt zornig und wendet sich zur Flucht. Malmgren schleicht ihm vorsichtig nach, und wir folgen. Nach einigen Minuten hören wir wieder drei Schüsse, und gleich darauf kehrt Malmgren zurück. Sein liebes, offenes Gesicht strahlte vor Freude, und er meldete Nobile: „Er ist tot!"

Malmgren beachtete unsere Glückwünsche kaum, sondern forderte uns auf, den Bären sofort abzuziehen, bevor er kalt würde. Die Stelle, wo er lag, war leicht zu finden, kaum 50 Meter vom Zelt. Sein gelbes Fell zeigte nur am Herzen einen kleinen Blutfleck, während unter ihm aber eine große Blutlache zu sehen war. Titina bellte das Raubtier aus ehrfurchtsvoller Entfernung an, während wir es auf den Rücken drehten. Der Bär gehörte zwar nicht zu den größten Stücken, war aber immerhin gegen 2 Meter lang und versprach wenigstens 1½ Zentner Fleisch. Wieviel Lebenstage mehr bedeutete das für uns?

Zappi machte sich mit großer Begeisterung an die Arbeit und zog mit einem gewöhnlichen Taschenmesser vom Kopf bis zu den Füßen einen langen, sauberen Schnitt. Hierauf wurde das Fell abgezogen, wobei Viglieri, Trojani und ich halfen. Es ist keine leichte Sache, einen Bären mit dem Taschenmesser abzuziehen, die beiden Jagdmesser waren hierzu aber zu plump. Beinahe zwei Stunden dauerte es, bis wir aus den Rippen einige große Stücke Fleisch schneiden konnten, wovon ein Teil schon zum Mittagessen gekocht werden sollte. Dann hieben wir noch die Tatzen ab und

kehrten ins Lager zurück, um die unterbrochene Nachtruhe nachzuholen.

Doch niemand schien recht Lust zu haben, zu schlafen. Wir hatten neuen Gesprächsstoff, nicht nur die Bärenjagd, sondern auch unsere Lage. Sie war jetzt 80° 49′ nördl. Br. und 26° 20′ östl. Länge von Greenwich, also ganz anders, als vor zwei Tagen. Seitdem hatte das ganze Eisfeld seine Lage geändert, ohne daß dabei unsere nähere Umgebung ein anderes Gesicht bekommen hätte. Wir konnten nicht begreifen, daß das Eis soweit abgetrieben war, befanden wir uns doch 30 Kilometer südsüdöstlicher, als vor zwei Tagen! Wir schrieben diese Bewegung der Meeresströmung zu, sahen aber später, daß der Wind die Hauptrolle spielte und daß das Eisfeld stets seiner Richtung folgte. Es wurde bei den Stürmen, die wir Mitte Juni erlebten, häufig 10 Kilometer täglich abgetrieben. Die Hauptrichtung der Bewegung des Eises wurde augenscheinlich von der Meeresströmung bestimmt und ging auf das Franz-Josef-Land zu. In dieser Hinsicht war also für unsere Rettung nichts zu erhoffen.

Ungeduldig warteten wir auf das Mittagessen, obwohl das Frühstück reichlicher als sonst gewesen war. Statt der üblichen Schokolade mit Zucker hatte es Pemmikan gegeben, da wir ja während der Nacht bei dem Bären gearbeitet hatten. Das Mittagessen kochte Malmgren mit Hilfe Trojanis, der Holz suchen mußte. Holzmachen war keine angenehme Arbeit, und wir sahen erst jetzt, wie widerstandsfähig das Holz war, das in der Gondel verwendet war. Wir verheizten hauptsächlich das Geländer der Gondel und den Fußboden, der zwar sehr dünn, aber aus mehreren Schichten so harten Holzes zusammengesetzt war, daß unsere Beile stumpf wurden. Es mußte daher

Die „Italia“ verläßt zum letzten Male die Königsbucht.

The aircraft can be sure of news of the wireless stations situated on route and particulary at Murmansk (Cpuck Cpoz) Mat. Schar, Jugor Schar and Dickson for receiving met. rapport and for determinations of position with the help of radiogoniometer on board. (No radiogon. stations on land)

2) It is also can be in communication with the wireless stations as above with wavelengths of 600—900 meters, remembering also that the wireless station of Mat. Schar (P.G. 3) disposes of a short wave sender of 300 W, which works on a w. l. until 90 meters

3) For sending of the last regular bulletins (at 7, 13 and 21) the stations of Tromsø Murmansk, Mat. Schar, Jug. Schar and Dickson are all possible.

4) It is possible to call the wireless with w. l. 600 m.

5) To Ukraina Sievcr and to Nicke Sibir must be sent daily news about the flight of aircraft to inform the stations. If we really fly the D.J. begs us to tell them what we must have to do. Direzione Aerostatica asks us to fully inform them when we fly and to say what informations we want so that they can inform N.S and V.S. The

Zwei Seiten des Tagebuchs Malmgrens, das ich im Schnee fand.

zerbrochen werden. Später verfeuerten wir auch edleres Holz, den zerbrochenen Propeller vom Motor Pommelas, die Steuerräder und die Mahagonikästen der wissenschaftlichen Apparate.

Das Bärenfleisch war ungesalzen und sehnig, schmeckte uns aber vorzüglich, ebenso auch die Brühe, obwohl sie noch blutig war und ziemlich viel Holzspäne darin schwammen. Wir ließen uns auch dadurch nicht stören, daß es notwendig war, immer zu warten, bis der Vordermann den einzigen Löffel freigab, den wir hatten. Bei neun Mann hielt das natürlich ziemlich auf. Bärenfleisch war jedenfalls weit besser als Pemmikan, an den wir uns immer noch nicht gewöhnen konnten.

Ich sagte, daß das Bärenfleisch ungesalzen war. Wir waren fast sechs Wochen ohne Salz. Die italienischen Flieger hatten entweder vergessen, Salz mitzubringen, oder es war beim Abwerfen aus dem Flugzeug wie viele andere Sachen ins Meer gefallen. Erst am 6. Juli brachten Lundborgs Landsleute Salz mit.

8. Drei Kameraden verlassen uns.

Am Abend nach der Bärenjagd fiel zum erstenmal das Wort „Abmarsch". Und zwar von Malmgren, der als einziger Polarerfahrung hatte und von Mariano und Zappi gebeten worden war, den Plan zu befürworten und den General zu überzeugen, daß seine Ausführung unvermeidbar sei. Nobile wollte aber von einer Trennung der Mitglieder der Expedition nichts wissen; er schlug vor, gemeinsam zu versuchen, Land zu erreichen. Die zwei marschunfähigen Kameraden sollten dabei getragen werden. Darauf machte Malmgren einen zweiten Vorschlag, daß einige der marschtüchtigsten Männer zur Küste eilen sollten, um Hilfe zu holen. Dieser Plan war bis ins kleinste durchdacht. Der Sender hatte zwar in den vier Tagen keine Verbindung bekommen, der Lagerplatz war aber nicht allzu weit von der Küste entfernt. Wenn man nun als möglich annahm, daß Leute mit leichtem Gepäck täglich etwa zehn Kilometer zurücklegen, war damit zu rechnen, daß sie in drei Wochen die Nordspitze Spitzbergens erreichen konnten. Dort war bei den zwei ersten Flügen des Luftschiffs bereits freies Meer festgestellt worden, dort lag also ein Zusammentreffen mit einer Hilfsexpedition oder wenigstens mit Seehundjägern durchaus im Bereich der Möglichkeit. Die Besprechung zeigte deutlich, daß Malmgren zwar für den Plan sprach, daß dieser aber von Mariano und Zappi ausging. Bis hier-

her war alles in Ordnung. Es war höchstens dagegen einzuwenden, daß es verfrüht war, die Expedition zu teilen; denn nach allen bisherigen Erfahrungen hat eine Trennung bei Polarexpeditionen für eine Gruppe, oft auch für beide, unheilvoll geendet. Außerdem bestand ja noch die Möglichkeit, daß die Funkverbindung gelang. Das waren die Haupteinwände des Generals, denen ich mich anschloß. Ich wußte nämlich aus verschiedenen wissenschaftlichen Arbeiten, daß bei den kurzen Wellen, mit denen unser Sender arbeitete — wir verwendeten Wellen von 33 Meter Länge —, eine Reihe verschiedener, noch wenig erforschter Erscheinungen zutage treten, und daß es beispielsweise nicht ausgeschlossen war, daß sich die „Città di Milano" gerade im Funkschatten befand. Das mußte sich also ändern, wenn das Schiff seinen Standort wechselte. Wie sich später zeigte, lag der Hauptfehler darin, daß unsere Antenne zu kurz war. Als wir den Mast erhöhten und einen langen und einen kurzen Draht verwandten, war die Verbindung ohne weiteres da.

Ich erklärte mich bereit, dazubleiben, einmal, weil ich den Eilmarsch der andern nicht aufhalten wollte, zum andern, weil die beiden verletzten, bewegungsunfähigen Kameraden — der General und Ceccioni — ja nicht allein ohne Hilfe bleiben konnten. Allerdings machte ich ausdrücklich zur Bedingung, daß wenigstens der Radiotelegraphist und ein Offizier zurückblieben, damit jemand die Arbeit im Lager leiten und unsere geographische Lage bestimmen konnte. Dieser Forderung gegenüber bewahrten alle drei Offiziere völliges Schweigen, und das war beredter, als alle Worte: Alle drei wollten uns verlassen. Später zeigte sich, daß auch Biaggi die gleiche Absicht hatte. Es war der Plan einer allgemeinen Flucht von der Stätte des Todes. Malmgren wußte hiervon

nichts, auch er widersetzte sich dem Mitgehen Biaggis heftig. So wären die zwei Schwerverletzten nur auf Trojani angewiesen gewesen, der selbst schwach war und später wochenlang mit hohem Fieber kämpfte, und mich, der ich ohne jede praktische Polarerfahrung war, da mein Leben sich nach Beendigung der Studienzeit hauptsächlich zwischen den vier Wänden meines Laboratoriums abgespielt hatte — bei der Expedition Amundsens war ich ja nur bis Spitzbergen gekommen. Wenn also irgend etwas Besonderes geschehen wäre, würde es den sichern Tod für uns bedeutet haben. Trojani selbst erklärte, daß er zu dem Plan keine Stellung nähme, daß er vielmehr stets nur auf ausdrücklichen Befehl des Generals handeln würde.

Ich stellte den Kameraden anheim, sich meine Bedingungen zu überlegen, und sagte, daß ich die Entscheidung selbstverständlich dem Führer der Expedition überließe. Darauf sprach der General, teilweise italienisch, teilweise englisch, damit ihn alle verstehen konnten, und ersuchte uns, wenigstens noch ein paar Tage auszuharren; Vorräte hätten wir durch das Bärenfleisch ja nun genug; und am nächsten Tag sollte versucht werden, das Zelt zu verlegen. Je nach Ausfall des Versuchs sollte dann Weiteres besprochen werden. So endete der 29. Mai, der fünfte Tag auf dem Polareis.

Marianos Stimme weckte mich aus leisem Schlummer; der Körper war durch die unbequeme Lage ganz steif geworden, und die Füße, auf denen jemand gelegen hatte, spürte ich überhaupt nicht. Das Licht war noch durch das blaue Seidenfutter des Zeltstoffes gedämpft und ließ auf einen nebligen Tag schließen. Nachdem ich nach längeren Bemühungen aus der Tasche meines unteren Anzugs die Uhr herausgefischt hatte, stellte ich fest, daß es erst 7 Uhr

früh war. Aber der Tag sollte fleißiger Arbeit gewidmet sein, dem ersten Versuch, das Lager zu verlegen und damit dem Land näherzukommen. „Gehen Sie als erster hinaus, Běhounek, dann werden die andern gewiß Ihrem Beispiel folgen", nötigte mich Mariano freundlich, nachdem ich mein spärliches Frühstück, einige Stückchen Schokolode und ein paar Milchwürfel, gegessen hatte. Ich schlängelte mich also auf allen vieren durch den niedrigen Eingang des Zeltes, aber es dauerte noch beinahe eine halbe Stunde, bevor die übrigen mir nachkamen. Man hatte drin noch über die Arbeit des Tages gesprochen. Außer dem General kamen alle heraus; Ceccioni schleppte sich mit unserer Unterstützung heraus und wurde auf den Kasten mit dem Sextanten niedergelegt. Daraufhin suchten wir Material zu einem Schlitten. Ceccioni war bester Hoffnung und behauptete, daß genügend für zwei Schlitten vorhanden wäre, einen für ihn selbst und einen für Nobile. Wir fanden ein Stück Duraluminium von der Gondel, das ganz die Form eines Schlittengestells hatte; es waren zwei parallellaufende, an dem einen Ende umgebogene und mit Querhölzern verbundene Stangen; es handelte sich nur darum, Blechplatten als Tragfläche darauf zu befestigen. Ich war Ceccioni als Gehilfe zugeteilt und half ihm wirklich mit großer Begeisterung — war es doch nach Tagen niederdrückender Untätigkeit der erste Versuch, uns aus der Gefangenschaft des Eises zu befreien. Bei der Suche nach Material schleiften wir auf Rat Trojanis einen anscheinend ringsum geschlossenen Blechkasten zu Ceccioni, der die nötigen Platten daraus nehmen sollte. Wie ich den Kasten hochhob, floß eine braune Flüssigkeit heraus. Ceccioni rief mir etwas zu, aber erst nach einigen Sekunden begriff ich, daß er „girare" (umwenden) sagte, und stellte den Kasten so, daß nichts

mehr ausfließen konnte. Es war der Teekessel, in dem der Tee während des Fluges warm erhalten wurde. Wir fahndeten nun eiligst nach einem Gefäß und fanden schließlich einen kleinen Aluminiumtopf, in den wir den Rest des Tees schütteten, der sich in Form von gelblichen Eisstückchen befand. Es war noch Tee aus der Königsbucht; wir holten uns nun ab und zu ein solches „Stückchen Tee".

Ceccioni stürzte sich trotz seiner schweren Verletzungen mit großem Eifer in die Arbeit und führte sie mit bewundernswerter Geschicklichkeit aus. Er arbeitete ja mit ganz einfachen Mitteln. Er hatte zwar eine Tasche mit Werkzeugen, aber weder Tisch noch Amboß, und mußte also die großen Blechstücke, die durch den Sturz aufs Eis stark verbeult waren, mit einem kleinen Hammer auf einem Holzkistchen geradebiegen. Wie gesagt, half ich ihm, und ich muß sagen, daß ich auf keine meiner früheren Arbeiten im Laboratorium so stolz gewesen bin, wie auf mein Amt als Ceccionis Gehilfe. Nachdem die drei Platten, die als Tragfläche für den Schlitten genügten, geradegebogen waren, schlug Ceccioni in ihre Ränder Löcher, durch die er dann einen Draht zog, um die Platten am Rand des Schlittengestells zu befestigen. Die Arbeit wurde durch einen kleinen Streit unterbrochen. Zappi ging um uns herum, indem er sehnsüchtig nach dem Festland blickte. Er war schon früher nicht sehr gesprächig gewesen und hatte scheinbar bei der Katastrophe einen Nervenschok erlitten, der ihn noch weniger mitteilsam machte. Er sagte zu Ceccioni, daß der Schlitten für die Beförderung von Personen kaum genügen und es deshalb nicht möglich sein werde, marschunfähige Leute mitzunehmen. — Ceccioni regte sich hierüber auf, bohrte das Werkzeug, das er gerade in der Hand hielt, in den Schnee und erklärte, nicht weiterzuarbeiten. Zappi entfernte sich;

Ceccioni beruhigte sich und setzte nach einer Weile seine Arbeit fort. Malmgren kümmerte sich indessen um das Essen und lehnte meine Hilfe bestimmt mit dem Hinweis ab, daß mich Ceccioni mehr brauche. Mariano und Viglieri unternahmen gleichzeitig den schwierigen und gefährlichen Marsch zu dem entfernter liegenden Teil der Gondeltrümmer, während Biaggi am Sender, der noch immer ohne Antwort blieb, ständig irgendwelche Änderungen vorzunehmen suchte. Nach einigen Stunden war der Schlitten fertig, und gerade als Ceccioni seine Werkzeuge zusammenlegte, hörten wir Zappis Ruf: „La terra in vista!" (Land in Sicht!) Jeder, der nur irgend konnte, kletterte auf den ersten besten Eisblock und schaute nach Südwesten, wohin Zappi zeigte. Ich glaube, nur das Auge eines Seemanns konnte auf dem grauen, dunklen Horizont zwei etwas dunklere Schatten unterscheiden; einen etwas höheren — das war die Brochinsel, einen zweiten, niedrigeren, die Foyninsel. Auf Befehl des Generals machte Mariano ein kleines Ölfeuer, um durch den Rauch die Aufmerksamkeit von Pelzjägern auf uns zu ziehen, die etwa auf einer der Inseln sein mochten, was allerdings kaum anzunehmen war. Ich stand neben Mariano, der mit einem merkwürdigen Ausdruck in den Augen nach den Inseln blickte.

„Es wäre eine Schande für die drahtlose Telegraphie, wenn wir auf diese primitive Art eine Verbindung mit Menschen erreichen sollten", bemerkte ich; Mariano antwortete aber nicht, sondern schaute ständig zu den Inseln hinüber. Doch kein Rauch zeigte sich am Horizont, kein Laut erscholl! Wir befanden uns übrigens bestimmt mehr als 30 Kilometer von den Inseln, und der Rauch, den das Öl entwickelte, war sehr schwach. Die Inseln sind vollkommen öde, und ich glaube, sie sind nur zweimal von Men-

schen betreten worden: einmal von denen, die sie auf der Karte — überdies schlecht — aufgezeichnet haben, und später von denen, die zu unserer Rettung kamen.

Das Bewußtsein, daß Land in Sicht war — wenn auch nur eine öde Insel — vergrößerte unsere Sehnsucht, dieses Lager zu verlassen. So wurde gleich nach dem Mittagessen die Festigkeit des Schlittens erprobt. Als Zugseil banden wir einen Strick daran und zogen den Schlitten dann zum Bären, von dessen Fleisch wir schätzungsweise 70 Kilo aufluden. Dann wurde der schwierige Rückweg zum Lager angetreten. Mit einem Umweg war dieses etwa 60 Meter entfernt; Zappi blieb bei dem Bären zurück, um mit der Uhr in der Hand festzustellen, wie lange wir zu dieser Strecke brauchten. Mariano und Viglieri zogen, Trojani und ich schoben den Schlitten. Überall lagen kleine Eisblöcke im Weg. Manchmal war es notwendig, uns durch den Einschnitt zwischen zwei großen Eisblöcken durchzuzwängen, manchmal mußten wir den Schlitten über eine dünne Schneelage, unter der sich Wasser befand, schaffen. Hier war es notwendig, Eis abzuhacken, dort den Schlitten zu tragen. Auch wo der Schnee fest war, glitt der Schlitten nur sehr schwer vorwärts, da er zahlreiche scharfe Kanten hatte, die abzuhacken oder zu glätten nicht möglich war. Trotzdem Ceccioni den Draht, der die Platten mit dem Gestell verband, so fest als möglich angezogen hatte, lockerte sich schon bei diesem kurzen Marsch die hintere Platte, und als wir schließlich ermattet beim Zelt waren, erklärte Zappi, daß wir eine volle halbe Stunde gebraucht hatten! Schon bei diesem kurzen Stück war der Schlitten teilweise zerbrochen; es war so gut wie ausgeschlossen, einen Menschen damit 200 Kilometer weit zu befördern. Zappi hatte mit seiner Voraussage recht behalten!

Nach diesem Versuch folgte nur noch eine kurze Erörterung über den Abmarsch. Nobile war der Ansicht, daß drei vollkommen genügten, da im Fall der Unfähigkeit eines Mannes, weiterzumarschieren, der zweite bei ihm bleiben und der dritte allein seinen Weg fortsetzen könnte. Aus dem Schluß seiner Ausführungen erkannte ich, daß Viglieri sich entschlossen hatte, bei uns zu bleiben. „Vergessen Sie nicht, wenn Sie mit einem Flugzeug kommen, für Viglieri recht viel Zigaretten herabzuwerfen!" schloß Nobile nämlich mit resigniertem Lächeln seine Worte.

Kurz darauf sprach ich mit Malmgren über die bewundernswerte Ruhe Nobiles, mit der dieser, zum Krüppel geworden und bewegungsunfähig, den Abmarsch seiner beiden ersten Offiziere hinnahm. „Der General ist wahrhaftig ein großer Mensch und fühlt gut, wie klein alle andern sind", meinte Malmgren, und ich mußte ihm zustimmen. Auf mich wirkte der Abmarsch der andern im höchsten Maße niederdrückend, und ich rechne diesen Augenblick zu den schwersten unseres ganzen Aufenthalts auf dem Eis. Wie wird es werden, wenn Mariano, dieser geradezu mustergültige Offizier, jetzt weggeht, der unsere Moral durch ständiges Antreiben zur Arbeit aufrecht erhalten hatte? Wie sollten wir ohne Malmgren auskommen, den einzigen, der die Verhältnisse im hohen Norden wirklich kannte, und dessen Fortgang ich mit Rücksicht auf unsere Freundschaft besonders bedauerte? Mariano selbst erkannte meine schwierige Lage als einziger Nichtitaliener im Lager und meinte, bevor er uns verließ, daß mein Schicksal doppelt schwer sein müsse. Ich zweifelte selbstverständlich auch nicht einen Augenblick, daß ich mich in Gesellschaft ehrenwerter und charaktervoller Leute befand, trotzdem waren sie für mich Fremde, deren Sprache ich nur schwer verstand, und deren Gespräch ich

später, zum Schweigen verurteilt, stumm zuhörte, was für einen Menschen in dieser Polarwüste einfach unerträglich und vernichtend ist.

Nachdem Nobile gesprochen hatte, holte Mariano einen Zettel hervor, auf dem alles verzeichnet war, was sie mitnehmen wollten. Es wurde nun endgültig beschlossen, daß Malmgren, Mariano und Zappi gehen sollten. Der General sträubte sich gegen diese Wahl nicht, obwohl der Weggang Marianos und Malmgrens ihn sichtlich bedrückte. Als Malmgren aber sagte, daß er sich ganz nach seiner Entscheidung richte, gab ihm der General vollkommene Freiheit*. Ich suchte hierauf Malmgren zu überzeugen, daß es ratsam wäre, mit dem Abmarsch noch einige Tage zu warten, bis seine Hand besser wäre. Aber er wollte nicht warten, da er fürchtete, daß das Eis nicht mehr lange den Marsch bis zum Festland gestatten würde. Eine Möglichkeit, über offenes Wasser zu kommen, bestand ja nicht. Übrigens war Malmgren bezüglich seiner Verletzung bester Hoffnung; er legte sogar die Binde ab, in der er die linke Hand getragen hatte. Kurz vor dem Abmarsch ließ er sie sich allerdings wieder anmachen. Wegen seiner Schuhe fragte ich ihn: „Wie wollen Sie mit diesen Lappländerschuhen, die kaum an den Füßen halten und bei jedem Schritt abfallen, auch nur ein einziges Kilometer auf diesem scharfkantigen Eis zurücklegen?" — „Auch das wird gehen", antwortete er, indem er den weichen Schuh über die warme obere Hose zog und ihn fest mit einem Strick umband.

Über das, was die drei mitnehmen sollten, entwickelte sich eine längere Beratung. „Damit Ihr bis zur Ankunft der Hilfsexpedition aushalten könnt, lassen wir Euch alles

* Mündliche Erklärung Nobiles, die er mir nach unserer Rettung in der Königsbucht gab.

Bärenfleisch," erklärte Malmgren. Er hatte beschlossen, nur soviel Pemmikan und Schokolade mitzunehmen, wie von den Gesamtvorräten auf drei Mann entfiel, 18 Kilo für jeden, insgesamt also 54 Kilo Lebensmittel für die drei. Der größte Teil war Pemmikan, der kleinere Schokolade. Von dieser behauptete Malmgren, sie sei für den Marsch zu schwer. Ich glaube, daß das das Höchstgewicht war, was unsere Kameraden mitnehmen konnten, wenn sie wirklich einen Eilmarsch machen wollten. „Meine Kameraden sind sehr gut," sagte Malmgren eine Weile später, „sie haben mir mit Rücksicht auf meine Verletzung versprochen, den größten Teil der Vorräte zu tragen."

Eine heftige Erörterung entwickelte sich wegen der einzigen Schußwaffe, der Colt-Pistole. Malmgren wollte sie gern mitnehmen, doch der General entschied, daß sie bei uns blieb. Die Erfahrung hatte uns ja gelehrt, daß Bären bis dicht ans Zelt herankommen konnten. Wie sollten wir ohne Waffe die beiden Kameraden verteidigen, deren gebrochene Beine jede Flucht vor diesen gefürchteten Tieren ausschlossen?

Malmgren unterwarf sich der Entscheidung, und ich ging dann mit ihm hinaus, einen Teil der Ausrüstung vorzubereiten. Für den Rest sorgten Mariano und Zappi, während Viglieri ein Verzeichnis unserer Vorräte machte. Ich half meinem Freund, eine Flasche mit Benzin füllen, wovon sie etwa vier Liter mitnehmen wollten, damit sie sich auf dem Marsch wenigstens von Zeit zu Zeit eine warme Pemmikansuppe kochen konnten. Vor dem Abmarsch merkten Malmgren und Mariano aber, daß die Ausrüstung zu schwer war, und ließen zwei Liter Benzin zurück. Was Malmgren tragen sollte, wurde in den Rucksack des Maschinisten Angeloti getan, der in der Königsbucht verblieben

war. Wir hatten den Rucksack in den Trümmern der Motorgondel gefunden. Dort war auch der Rucksack Pommellas mit seinem Schuhwerk gewesen, den Biaggi sofort an sich genommen hatte. Er war damit der glückliche Besitzer des einzigen Paares fester Lederschuhe, die wir auf der Eisscholle hatten. Außerdem hatte er darin etwas Wäsche, insbesondere Strümpfe gefunden. Wir lasen auch einige warme Polarröcke auf — einer zeigte auf dem Futter den Namen Pommellas als Eigentümer; ein anderer den Carattis, des Maschinisten der linken Motorgondel, der mit dem Wrack der „Italia" verschwunden war; einer war, glaube ich, ohne Namenszettel. Außer diesen Kleidungsstücken hatten wir auch einen langen Mantel aus Seehundfell gefunden, den der General bei dem Flug mit Amundsen von der Königsbucht über den Nordpol nach Teller auf Alaska angehabt hatte. Das war annähernd alles, was wir hatten, bis auf einige Paar Lappländerschuhe, deren Ursprung ich mir nicht erklären konnte. Vielleicht waren sie aus dem Wrack des Luftschiffs gefallen, vielleicht waren sie in der Gondel aufbewahrt gewesen. Da Schuhwerk nicht mit Namen bezeichnet war, war es nicht möglich festzustellen, wem es eigentlich gehört hatte. Mariano entschloß sich, einen ganzen Reservepolaranzug mitzunehmen, für den Fall, daß einer ins Wasser fallen sollte und seine Kleider trocknen mußte. Ein Trocknen des Anzugs ohne Feuer war allerdings ausgeschlossen, da das Wasser augenblicklich gefror; erst später bei der warmen Witterung in der zweiten Junihälfte war es möglich, an ein Trocknen in der Sonne zu denken.

Bei der gemeinsamen Arbeit fand mein letztes Gespräch mit Malmgren statt. Hoffte er, daß der Marsch gelingen würde? Ich glaube, daß ich diese Frage nicht mit Bestimmt-

heit bejahen kann. Mein Eindruck war, daß Malmgren zwischen Optimismus und Pessimismus schwankte, genau so, wie auch wir es dann eine Reihe von Wochen tun sollten. „Ich habe dem General versprochen, mit einer Hilfsexpedition zurückzukehren, sofern ich nicht so krank bin, daß ich nicht kommen kann," sagte er. „Doch wie stellen Sie sich das vor, wie kann uns bei der ständigen Bewegung unseres Eisfelds eine Expedition finden?" wendete ich ein. „Sie kann einen Radioapparat mitnehmen", antwortete er, „und auf kurze Entfernung wird sie Euch sicher hören und die Meldung erhalten, wo Ihr Euch befindet. So weit werdet Ihr doch bis zu dieser Zeit vom Wind nicht getrieben worden sein, daß die Entfernung größer wäre als die, die wir heute von der „Città di Milano" haben? Wenn die Expedition nach dem Smythkap käme, würde sie doch Euerm Lager schon sehr nahe sein." Ich nahm diese Versicherung meines Freundes sehr skeptisch auf und fragte dann — obwohl dies mit der vorangegangenen Unterredung geradezu im Widerspruch stand — auf welche Art wir, seiner Anschauung nach, wohl zugrunde gehen würden? Malmgren zögerte nicht mit der aufrichtigen Antwort: „Durch Hunger, doch das ist kein schlimmer Tod, er ist schmerzlos. Er kann nur dann unangenehm werden, wenn man den Menschen im letzten Augenblick zu retten und zum Leben zurückzubringen versucht." Und niemand von uns ahnte, welch schreckliche Vorhersage seines eigenen Todes mein unglücklicher Freund damit ausgesprochen hatte! General Nobile hat mir nach unserer Rettung in der Königsbucht erzählt, daß Malmgren Pessimist war und daß er vor dem Abmarsch gesagt hat: „Both parts will die" (beide Abteilungen werden sterben). — Wir füllten die Flaschen schweigend weiter. Die Arbeit war bald beendet, doch

Malmgren verharrte noch auf seinem Platz. Er saß auf einem kleinen Eisblock und betrachtete seine von Schmutz geschwärzte Hand, auf der der goldene Doktorring* sich merkwürdig ausnahm; dabei meinte er: „Welcher norwegische Kapitän wird wohl als erster meine schmutzige Hand drücken?" Ich schwieg, denn ich suchte mich mit der Tatsache abzufinden, daß im Abmarsch wenigstens ein Funken Hoffnung lag, im Zurückbleiben auf dem Eisblock mit den beiden Verletzten aber nur die Gewißheit des Untergangs. Malmgren blickte mich an und schien zu verstehen, worüber ich nachdachte: „Es tut mir leid, daß ich Sie hier zurücklassen muß. Ich habe nur einen einzigen Menschen gekannt, der sein Schicksal so philosophisch zu nehmen verstand wie Sie, Sverdrup, mit dem ich auf Amundsens Schiff war." Meine ganze Philosophie bestand aber dann nicht vor einer solchen Prüfung, wie es der Abschiedsbrief an meine Braut und an meine Schwester war. „Übrigens ist es möglich, daß Ihr Euch rettet und wir umkommen," fügte mein Freund hinzu, zweifellos, um mich aufzumuntern. Ich glaubte ihm zwar nicht, aber trotzdem fragte ich, was ich dann seiner Familie oder seinen Freunden ausrichten solle.

Malmgren versank in Gedanken; es war das der zweite Augenblick, wo ich deutlich sah, daß er durch etwas bewegt war; der dritte und letzte kam einige Stunden später, als wir voneinander Abschied nahmen und er nach dem Abschiedskuß den merkwürdig verlegenen Ausdruck eines Menschen hatte, der sich gegen Tränen wehrt.

„Wenn Sie Schwede wären," antwortete er nach

* In Schweden gibt man den neuen Doktoren einen goldenen Ring mit dem Datum der Promotion. Malmgren war erst das vergangene Jahr promoviert, da es in Schweden, ähnlich wie in Frankreich, üblich ist, das Doktorat erst nach langjährigem Studium zu machen.

einer kleinen Weile, „würde ich Ihnen sagen, welche Stellen meines Vaterlandes Sie von mir grüßen sollen; doch Sie sind dort fremd und können beim besten Willen nicht so fühlen, wie irgendein Landsmann von mir!" — „Soll ich nicht wenigstens Ihrer Mutter etwas ausrichten?" beharrte ich. „Nein, das lohnt sich nicht!" antwortete er, indem er aufstand. Hiermit war unsere Unterredung beendet. Du hattest recht, armer Freund, wozu sollte ich etwas von Dir erzählen, — ich konnte doch nichts anderes sagen, als was heute die ganze Welt wiederholt, daß ein ehrlicher und edler Mann zugrunde gegangen ist, einer von den vielen, wie Scott, de Long und alle übrigen Märtyrer der Wissenschaft, die ihr Grab in den Einöden des Nordens oder Südens fanden und deren Ende so ehrenvoll war wie ihr Werk!

Die Zeit verlief rasch: wir aßen noch gemeinsam Abendbrot, das ich auf Bitten Zappis so ausgiebig als möglich zu gestalten getrachtet hatte. Nobile bewilligte ausnahmsweise 50 Gramm Butter zum Braten des Bärenfleisches, doch ich fürchte, daß ich zweimal soviel genommen habe. Aus mir unbekannten Gründen galt ich als Autorität, soweit es sich um Abschätzen des Gewichts von Fleisch und andern Nahrungsmitteln handelte. Trojani behauptete, ich sei ja mit Atomen zu arbeiten gewohnt und müsse daher Gewicht gut schätzen können! Nach dem Abendbrot drehte sich das Gespräch ständig um den Marsch. Die drei wollten kurz vor Mitternacht aufbrechen und überhaupt stets nur nachts marschieren, um bei Tage zu ruhen, da die Temperatur in der Nacht immer niedriger und damit das Eis fester war. Das Wort „Nacht" gebrauche ich hier, obwohl wir ja in Wahrheit ständig Tag hatten. Wir hatten jedoch bisher die Einteilung in Tag und Nacht

aufrechterhalten und in den der Nacht entsprechenden Stunden geschlafen.

Wir beschlossen, den drei Kameraden unsere einzige Decke mitzugeben, die zwar ziemlich dünn, dafür aber sehr groß war. Da wir nur ein Zelt hatten, blieb den Abmarschierenden nichts anderes übrig, als sich mit ihr zu begnügen. Es wurde auch erwogen, welchen Kompaß sie mitnehmen sollten: wir hatten etwa drei aus der Gondel gerettet, die zwar in Ordnung, aber sehr schwer waren. Malmgren zeigte seinen kleinen Taschenkompaß, den er auf der „Maud" erhalten hatte und der einen Richtungszeiger besaß. Er war der Ansicht, daß er für den Marsch, wo es an Gewicht zu sparen galt, vollständig genügen werde, und übergab ihn Mariano. Zur Ergänzung der Ausrüstung nahmen sie noch eine Taschenuhr, einen Sextanten, Tabellen zur Berechnung der geographischen Lage auf Grund von Messungen der Sonnenhöhe, einen Feldstecher und zwei Karten mit. Ihre Bewaffnung bestand in einem Beil und den zwei Jagdmessern; Biaggi überließ seins Mariano. Für gefährliche Stellen auf dem Eis nahmen sie auch ein langes Seil mit; die Vorräte, sowie der größte Teil ihrer Ausrüstung wurden in Blechkisten für Pemmikan, ein Teil auch in Malmgrens Rucksack untergebracht.

Alle diese Vorbereitungen waren annähernd beendet, als Biaggi in das Zelt kam und den General bat, ihm zu erlauben, mit den drei wegzugehen. Ich ging rasch aus dem Zelt; hinter mir erscholl die entrüstete Stimme Nobiles. Er sprach aber so schnell, daß ich kaum ein Wort auffing. Ich suchte Malmgren auf und erzählte ihm den Vorfall mit dem Bemerken, daß ich mich keineswegs darüber wundere, daß Biaggi als Unteroffizier durch den Abmarsch der beiden ersten Offiziere demoralisiert sei und mit ihnen

gehen wolle. „All right," sagte Malmgren, „wenn Biaggi geht, bleibe ich hier — ich bin Gentleman. Ich lasse den General nicht mit so unerfahrenen und unpraktischen Leuten, wie Sie, Trojani und Viglieri es sind, allein; ich kann die Verantwortung nicht übernehmen, Euch einen Menschen zu entführen, der als einziger die Radiostation bedienen kann und Eure größte Hoffnung ist!" Nachdem er diesen Entschluß ausgesprochen hatte, krochen wir beide ins Zelt. Nobile war gerade am Schluß seiner Ausführungen; er war jetzt schon wieder ruhig und teilte uns mit, daß er uns alle der Verbindlichkeit seiner Person gegenüber enthebe, daß ein jeder die Freiheit habe, zu bleiben oder wegzugehen, und daß er nichts dagegen habe, wenn wir ihn mit dem entsprechenden Teil Lebensmitteln mit Ceccioni allein ließen. Dieser Entschluß wirkte besser als alle Befehle. Viglieri und Biaggi erklärten zu bleiben; Biaggis Entschluß war allerdings mehr auf Malmgrens Erklärung an Mariano und Zappi zurückzuführen, daß er zurückbleiben werde, wenn Biaggi mitginge — sie möchten wählen. Die Offiziere schwankten selbstverständlich nicht in ihrer Wahl für Malmgren. „Fürchten Sie nicht, daß Biaggi davonläuft und Euch nachkommt?" fragte ich Malmgren. „Das ist ausgeschlossen, denn er hat ja nicht einmal Karten, Kompaß und Waffen," antwortete er. Im übrigen tat ich Biaggi Unrecht — er kam bald darüber hinweg, daß er nicht mit abmarschieren durfte, arbeitete dann so bewunderungswürdig und mustergültig und trug zu unserer Rettung so viel bei, daß es schwer ist, ihm die hohe Anerkennung so auszusprechen, wie er sie seinen Taten entsprechend verdient.

„Wollen Sie meine Briefe mitnehmen?" fragte ich Malmgren. — „Sehr gern, doch sie dürfen nicht sehr schwer

sein, wir können kein überflüssiges Gewicht gebrauchen." — Ich beruhigte ihn in dieser Hinsicht, riß aus meinem kleinen Notizbuch ein Blatt heraus und ging daran, zu schreiben. Im Zelt waren nur der General, Ceccioni, Viglieri und Trojani; Biaggi war mit den übrigen irgendwo draußen. Ich werde nie vergessen, wie wir fünf nun unsere Abschiedsbriefe schrieben, der General an seine Frau, Ceccioni ebenfalls an seine Frau, desgleichen Trojani, der dem Brief alles Geld beischloß, das er bei sich hatte, einige tausend Lire. Viglieri schrieb seiner Mutter, ich meiner Braut und meiner Schwester. Es waren kurze Abschiedsbriefe, und keiner von uns rechnete wohl in diesem Augenblick mit einer Rettung. Ich bekenne aufrichtig, daß ich mir oft die Augen wischen mußte. Es war nicht die Angst vor dem Tode; wir alle, die wir zurückblieben, hatten uns mit dem unabänderlichen Schicksal abgefunden. Außerdem hatten wir ja bei dem Flug der „Italia" das Leben schon oft eingesetzt. Es war die Liebe zur Heimat und zu allen, denen wir jetzt einen letzten Gruß sandten und die wir um Verzeihung baten für den Schmerz, den ihnen unser Tod verursachen würde. Der General wandte sich mit einem Lächeln und den Worten an mich: „Povero Běhounek!" (armer Běhounek!); Ceccioni suchte mich zu trösten: „Coraggio, si ritorna alla bella Praga!" (Mut, Sie kommen nach dem schönen Prag zurück!), aber auch er wandte sich immer wieder ab, um die Tränen zu trocknen. Trojani und Viglieri verstanden sich besser zu beherrschen, sie sahen nur hie und da traurigen aber trockenen Blicks von ihren Briefen auf. Ich war sehr bald fertig; als Briefumschlag legte ich über jedes der beiden Blätter ein zweites Blatt mit der Anschrift. Doch ich verschloß die Briefe nicht wie die Italiener; wozu auch? Selbst wenn jemand Tschechisch verstand, in dessen Hände die

Briefe zufällig kamen, es stand nichts darin, was nicht jeder hätte lesen dürfen.

Als ich Malmgren die Blätter übergab, meinte er, ich hätte mehr schreiben können. Er legte sie in seine Brieftasche, die er in dem unteren Anzug trug. „Senden Sie sie bitte von heute an gerechnet erst in drei Monaten ab. Es sind die letzten Abschiedsgrüße, und ich glaube, es ist ausgeschlossen, daß wir länger als drei Monate ohne Hilfe aushalten können." — „Und was soll ich für den Fall tun, daß Sie gerettet werden?" fragte er, genau wie er stets war. — „Dann vernichten Sie sie bitte." — Ich habe die Briefe niemals wiedergesehen.

Inzwischen übergaben die übrigen ihre Briefe Mariano und Zappi — sie sollten sie einige Wochen später an Bord des „Krassin" zurückerhalten. Dann kam der Abschied: wir alle küßten die abmarschierenden Kameraden, und Ceccioni wiederholte ständig: „A rivederci domani sera" (auf Wiedersehen morgen abend). Er hoffte wohl, daß sich die drei von den Schwierigkeiten und der Unmöglichkeit des Marsches überzeugen und schon am Abend des nächsten Tages zurückkehren würden.

Aber leider Gottes taten sie dies nicht. Der Marsch sollte Malmgren das Leben, Mariano einen Fuß und Zappi beinahe den Verstand kosten.

9. Malmgrens Ende.

Ausspruch eines der Teilnehmer an der antarktischen Expedition Charcots:

„Wer an einer Polarexpedition mit allen tragischen Folgen, die dabei möglich sind, teilnehmen will, muß mehr noch als körperliche Widerstandskraft, ein glückliches Naturell und gute Nerven haben."

Im trüben Licht des nebeligen Tages waren die drei Kameraden marschfertig vor dem Zelt. Um sie nicht vorzeitig zu ermüden, hielt Viglieri die Kiste, die Mariano sich auf den Rücken gebunden hatte, und Trojani machte es ebenso bei Zappi. Malmgren stützte seinen Rucksack gegen einen kleinen Eisblock, neben dem er saß. Biaggi brachte den Rest des Gepäcks, Malmgren erhob sich und Mariano versuchte, ihm Reservеanzüge auf den Rucksack zu laden. Sie waren aber so schwer, daß Malmgren mit dem Ruf: „Es ist unmöglich, das zu schleppen; das sind ja mehr als 20 Kilo!" zusammensank. Mariano übernahm daraufhin einen Teil, Malmgren aber erhob sich mit einem Blick, dessen Bedeutung ich heute kenne: Er wußte in diesem Augenblick, daß er seine Kräfte überschätzt hatte. Zum Unglück war er eine jener Naturen, die nicht nachgeben. Als ich ihn fragte, ob er glaube, daß es so gehen werde, noch dazu mit seiner verletzten Hand, antwortete er: „Ja, ich glaube!" Zappi

war sehr aufgeregt, er kam noch einmal zu mir, um mich zu küssen, worauf ich versicherte, daß ich an das Gelingen ihres Unternehmens glaube. Ich drückte Malmgren zum letztenmal die Hand; zu einem Gespräch war keine Zeit mehr, da Mariano zum Abmarsch drängte. „Wer führt?" fragte er Malmgren. — „Sie, da Sie ja den Kompaß haben," antwortete mein Freund; das waren die letzten Worte, die ich von ihm hörte.

Unsere Kameraden begannen sich langsam gegen die Inseln zu entfernen. Der Marsch war ungemein schwierig; bald verschwanden sie in den Vertiefungen zwischen den Eisblöcken, bald tauchten sie auf irgendeinem Eisblock auf. Sie hatten kaum zwanzig Meter zurückgelegt, als Mariano Biaggi rief — etwas hatte sich an Malmgrens Rucksack gelockert. Biaggi eilte zu ihnen hin und brachte das in Ordnung. Viglieri stand neben mir und trocknete sich die Augen. Es war das erste- und letztemal, daß ich Tränen bei ihm sah: bedauerte er, daß er nicht mit den andern gegangen war, daß er freiwillig auf die vermutlich einzige Möglichkeit der Rettung verzichtet hatte? Ich weiß es nicht — sicher ist, daß er während des ganzen weiteren Aufenthalts auf der Eisscholle kein Wort darüber verlor und daß er blieb, was er immer gewesen war, der tapfere Seemann, der den Befehlen seines Führers aufs Wort gehorcht. Bis Mitternacht verfolgte Viglieri mit dem Feldstecher den Marsch, und noch am Abend des zweiten Tages, am 31. Mai 1928, glaubte er, einen Mann am Horizont zu sehen, der sich mühselig weiterschleppte.

Was ist nun auf diesem Marsch geschehen, der Körper und Seele unserer Kameraden erschöpfte und sie bis an den Rand des Wahnsinns trieb? Die Erzählung der beiden geretteten Offiziere enthält wenig Einzelheiten. Der Marsch

ist das tragischste Kapitel der ganzen Polargeschichte. Im folgenden stütze ich mich größtenteils auf die Schilderung, die Zappi auf dem „Krassin" dem italienischen Journalisten Giudicci gab und die dieser im „Corriere della Sera" vom 15. Juli 1928 veröffentlichte.

Schon die ersten Tage brachten eine bittere Enttäuschung; trotz übermenschlicher Mühen war es nicht möglich, mehr als zwei Seemeilen täglich zurückzulegen, also nur wenig mehr als dreieinhalb Kilometer! Dabei schwanden die Lebensmittel viel schneller als unter dem Zelt auf der Eisscholle. 300 Gramm genügen, wenn man keine schwere Arbeit verrichtet, sind aber für einen solchen Marsch völlig unzureichend; sie verbrauchten ½ bis ¾ Kilo täglich. Den widerwärtigen Pemmikan verzehrten sie meist kalt, die zwei Liter Benzin waren bei den unwirtschaftlichen, einfachen Kochgeräten bald erschöpft. Das Schuhwerk zerriß schnell auf den Eisblöcken; auch unser Schuhzeug fing eine Woche später an zu zerreißen, trotzdem wir es soviel wie möglich zu schonen trachteten. Das Wasser drang in die Schuhe und ließ beim Schlaf unter der nassen Decke den ganzen Körper vor Kälte erstarren. Malmgrens Füße begannen zu erfrieren, später ging es Mariano ebenso. Mein unglücklicher Freund konnte mit seiner lahmen Hand nicht so wie die beiden andern für sich sorgen, sein schwaches Herz zehrte im Verein mit seiner verletzten Hand, die ihn beim Marsch wie überhaupt bei jeder Arbeit behinderte, den Rest seiner Kräfte auf. Wie mir der schwedische Naturforscher de Geer in einem gelegentlichen Schreiben mitteilte, litt Malmgren an einem Herzfehler. Auf der „Maud" war das bekannt gewesen und Malmgren deshalb nie zu schwerer Körperarbeit verwendet worden. Zufällig waren weder er noch ich vor dem Abflug in Italien bei der ärztlichen Unter-

suchung der Besatzung dabei gewesen. Hierauf wurde bei uns kein Wert gelegt, da man überzeugt war, daß Malmgren gesund war; war er doch schon mehrere Jahre im Polgebiet gewesen. Ich selbst war eigentlich zur Teilnahme an den Polarflügen nicht bestimmt.

Nach vierzehn Tagen kann Malmgren nicht weiter, sinkt im Schnee zusammen und fordert seine Kameraden auf, ihn zu verlassen und sich selbst zu retten. Glaubte er, daß sie uns retten könnten? Glaubten die beiden Offiziere nach all den Erfahrungen, daß sie noch zum Ziel gelangen könnten? War es nicht etwa ihre Absicht, wenigstens eine von beiden Inseln, Broch oder Foyn, zu erreichen, sich dort auszuruhen und dann zu versuchen, Spitzbergen zu erreichen, um wenigstens sich selbst zu retten? Das sind Fragen, auf die ich nicht antworten kann und auf die auch sie die Antwort schuldig bleiben. Waren diese Menschen in dem Augenblick überhaupt noch normal, als zwei den dritten noch lebend verließen, indem sie im Schnee ein Grab für ihn aushuben und einen Teil seiner warmen Kleidung und den Rest seiner Vorräte mitnahmen? Noch nie ist in der Geschichte der Polartragödien jemand unter Umständen wie Malmgren von seinen Kameraden verlassen worden. Der Vorfall ist so schrecklich und so erschütternd, daß er dafür zeugt, daß die beiden Italiener in dem Augenblick den Verstand verloren hatten.

Sie mußten doch ganz klar einsehen, daß sie die Nordspitze Spitzbergens nie erreichen konnten, wenn sie täglich nur zwei Seemeilen zurücklegten, da sich ihre und Malmgrens Vorräte erschöpfen mußten, bevor sie auch nur die Hälfte dieser Entfernung hinter sich gebracht haben konnten! Hinzu kam noch, daß auch der Wind sie von ihrem Ziel abtreiben konnte, ein Umstand, der ihnen damals sehr wohl bekannt

sein mußte. Waren Malmgrens seelische Kräfte so erschöpft, daß er diese selbstverständlichen Tatsachen übersehen und vergessen konnte, den beiden Offizieren mit seinen Kleidern und Lebensmitteln auch meine zwei Briefe — den Abschied eines Freundes von seiner Familie — zu übergeben? Auch diese Frage kann ich nicht beantworten. Ich weiß aber, daß seine ganze Natur Kompromisse nicht kannte, daß er niemals von andern Hilfe verlangte oder erwartete, daß er gewiß jener erhabenen Geste fähig war, die beiden andern ohne Rücksicht auf den Nutzen, den das hatte, wegzuschicken, um sich keine Vorwürfe machen zu müssen, daß er sie durch seine Schwäche aufgehalten und an *ihrer* Rettung gehindert habe. Daß er ihnen den Rest der Vorräte und Kleidung gab, ist eher verständlich; das war nur eine Folge seines Entschlusses und Bestrebens, seinem Leben, für das keine Hoffnung mehr bestand, rasch ein Ende zu machen. Beide Offiziere nehmen das Opfer an, das ist zweifellos schon nicht mehr normal; die seelischen Kräfte befanden sich an der Grenze zwischen Menschlichkeit und primitiven Instinkten. Noch mehr beweist dies das weitere Verhalten Zappis Mariano gegenüber, mit dem ihn eine fünfzehnjährige Freundschaft verband, gemeinsame Studien an der Akademie, gemeinschaftlicher Marinedienst und hundert gemeinschaftlich verbrachte Augenblicke, die zwischen zwei Männern ein festeres Band schaffen als die Liebe zwischen Mann und Weib es je kann.

Der einzige Schluß, den ich aus alledem ziehen kann, ist, daß beide Offiziere einer Polarpsychose verfallen waren: Das Verlassen Malmgrens, der jeden Sinnes entbehrende Weitermarsch, das Annehmen der Kleidung und Nahrung Zappis von seinem Freunde Mariano, das alles kann man nicht als „la marcia eroica" bezeichnen, wie dies einige

faschistische Zeitungen taten. Es liegt mir natürlich fern, Zappi eines beabsichtigten, kühl erwogenen Verbrechens an Malmgren und Mariano zu beschuldigen, wie es Maurice-Parijanine in seiner auf Sensation abgestellten, mit unrichtigen Angaben durchsetzten Schrift zu tun versucht, die Wahres mit unbewiesenen Annahmen vermengt*.

Selbst das Zurücklassen Malmgrens ändert die Lage der beiden Offiziere nicht wesentlich: Mariano ist schneeblind und muß von Zappi geführt werden, der nur mit knapper Not dem Ertrinken in einem verräterischen Kanal entgeht. Die Bewegung des Eises trägt sie von den rettenden Inseln fort, sofern die Möglichkeit der Rast auf einer öden Insel eine Rettung bedeutet. Fünf Tage, nachdem sie Malmgren verlassen haben**, sieht Zappi die ersten Flugzeuge über sich; es sind Riiser-Larsen und Lützow Holm, die das rote Zelt entsprechend unsern Funksprüchen suchen. Sie fliegen über die beiden Schiffbrüchigen hinweg, ohne sie zu bemerken — welch neue Verzweiflung für Menschen, die vor Sehnsucht nach Rettung schon beinahe wahnsinnig geworden sind! Sie bleiben stehen in der Erwartung, gerettet zu werden, an einer Stelle, die vielleicht nur 7 bis 10 Kilometer von dem Eisgrab des wahrscheinlich noch lebenden Malmgren entfernt ist. Doch die mächtigen Metallvögel fliegen fünfmal über ihren Häuptern hinweg, die Motoren singen ihnen das täuschende Lied der Befreiung, und bald ist alles wieder wie ein Fiebertraum entschwunden.

Die Kanäle ringsum werden größer, ihre eigene Eisscholle wird an der Oberfläche von der Sonne und von unten

---

* Maurice-Parijanine: Un drame polaire, le Krassine au secours de l'Italia.' Les éditions Rieder, Paris 1928.

** Laut Bericht Zappis auf dem „Krassin" am 12. Juli, dem Tage ihrer Rettung.

her vom warmen Meer benagt und beginnt zu schwinden; die Lebensmittel gehen zur Neige; Zappi hat schon einige Tage, Mariano noch viel länger nichts gegessen*, keiner von beiden erwartet noch eine Rettung in dem Augenblick, als das Flugzeug Tschuchnowskis über ihnen zu kreisen beginnt, um ihnen ein Zeichen zu geben, daß sie bemerkt worden sind.

Es war am 10. Juli, als Tschuchnowski mit seinem dreimotorigen Junkersflugzeug** den einige Meilen von der Platenspitze vom Eise blockierten „Krassin" verließ. Er wollte unser Lager ausfindig machen, das nach der Rettung Nobiles „Viglieris Gruppe" hieß und sich um diese Zeit etwa 15 Kilometer nördlich der Leigh-Smyth-Spitze befand. Tschuchnowski wollte uns einige Vorräte und Signalhilfsmittel herunterwerfen, mit denen wir ihm die günstigen und ungünstigen Stellen auf der Eisscholle bezeichnen sollten, auf der Lundborg zweimal, Schyberg einmal gelandet waren, und die nun die Schweden — bis zu einem gewissen Grade mit Recht — als einen für die Maschine und den Piloten gefährlichen Platz bezeichneten. Der tapfere Tschuchnowski wollte für den Fall, daß der „Krassin" nicht bis zu uns vorzudringen vermöchte, bei uns landen und uns mit seinem Flugzeug an Bord des Schiffes bringen. Ich weiß nicht, ob ihm das gelungen wäre, doch weiß ich bestimmt, daß er im Fall der Notwendigkeit nicht gezögert hätte, den Versuch einer Landung zu wagen.

* Die Verschiedenheit des körperlichen Zustandes der beiden Offiziere war so auffallend und ist von so viel Personen festgestellt worden, daß die Behauptung Zappis, er habe, wie Mariano, volle 14 Tage nichts gegessen, nicht weiter widerlegt zu werden braucht; sie kann nicht ernst genommen werden.

** Laut Schilderung von Prof. Dr. L. Samoilowitsch, des Kommandanten der russischen Hilfsexpedition: „Mit dem Krassin durch das Eismeer". Berliner Tageblatt Nr. 523 vom 4. November 1928.

Der Nebel hinderte ihn, unser Lager zu finden, und er flog zurück; er nahm etwas nördlicheren Kurs, um zu sehen, ob dort die Eisverhältnisse für den „Krassin" auf seiner Fahrt zu uns vielleicht günstiger wären. In der Nähe der beiden Inseln Broch und Foyn erblickt der Bordmonteur Selagyn plötzlich drei Gestalten auf einem Eisblock; zwei liegen, einer steht und winkt mit den Händen*.

Die kleine Eisscholle ist auf allen Seiten von Spalten und Kanälen umgeben, nirgends eine größere Fläche, auf die es möglich wäre, Nahrungsmittel abzuwerfen. Das war ein Glück, namentlich für Mariano, dessen Zustand die plötzliche Nahrung bestimmt nicht vertragen hätte. Und so kreist Tschuchnowski einige Male, und das Flugzeug gibt den Schiffbrüchigen ein Zeichen, daß sie bemerkt sind. Bei der Rückkehr hindert Tschuchnowski neuer Nebel am Landen in der Nähe des „Krassin"; er fliegt weiter, muß bei der Wredespitze notlanden und zerbricht dabei das Fahrgestell und zwei Propeller. Das hindert ihn nicht, seine Entdeckung an Professor Samoilowitsch zu telegraphieren, mit der Bitte, sich nicht um ihn zu kümmern, sondern zuerst an die Rettung der Schiffbrüchigen, der Gruppen Malmgren und Viglieri, heranzugehen. Er selbst wartet geduldig eine volle Woche mit der schweren Maschine und vier Kameraden auf einer unsicheren Eisscholle, fast zwei Kilometer vom Ufer entfernt. Ist es in diesem Fall noch notwendig, von Mut und Selbstaufopferung zu sprechen? Ich glaube, die Tatsache an und für sich ist beredter als alle Worte der Bewunderung, die ich niederschreiben könnte.

---

* Bei Angabe der Personenzahl handelt es sich um einen Irrtum, da die dritte „Gestalt" ein Paar als Zeichen ausgebreitete Hosen war. Das hat auch der Filmoperateur Blumenstein bestätigt, der sich an Bord des Flugzeuges befand und einen Film aufgenommen hat.

„Es war eine ganz kleine Eisscholle mit einem Durchmesser von etwa 8 bis 10 Meter", schreibt Professor Samoilowitsch über die Auffindung der beiden Schiffbrüchigen. Und auf ihr erblickte die Besatzung des Eisbrechers nach mehr als vierundzwanzigstündigem Kampf des tapferen Schiffs mit dem Eis die beiden Schiffbrüchigen.

Mariano, ganz entkräftet, kann nur den Kopf heben, Zappi steht und winkt verzweifelt mit beiden Händen, aus Furcht, daß der „Krassin" ihren kleinen Eisblock überrennt. Der Eisbrecher hält neben dem Eisblock, und eine Laufbrücke wird herabgelassen — ein Stahlkoloß neben einer kleinen Eisscholle, auf der ein Menschenleben schon beinahe auszulöschen droht. Während eine Tragbahre für Mariano geholt wird, dessen einzige Lebensäußerung ein gelegentliches Heben des Kopfes mit dem verklärt-kindlichen Lächeln eines todgeweihten Menschen ist, findet Zappi im Fieber der Erregung genügend Kraft, die Brücke zum „Krassin" allein hinaufzuklettern. Und irgendwo nahe im Meer, vielleicht nur einige Kilometer entfernt, treibt eine kleine Eisscholle mit dem armseligen, gemarterten Körper Malmgrens . . .

Es war der 12. Juli früh am Morgen, der dreiundvierzigste Tag seit dem Aufbruch der drei zu diesem tragischen Marsch. Die Stelle, wo sich dieser Schlußakt abspielte, war von unserem Zelt nur 40 Kilometer entfernt. Iwanow, der Sekretär Professor Samoilowitschs, berichtet: Mariano lag halb und halb kniete er in einer Vertiefung des Schnees. Seine Beine waren von den Knien bis zu den Knöcheln bloß; er hatte nur Socken an. Er lag auf einem Stück durchnäßter, wollener Decke und war mit einem kurzen ledernen Hemd* und einer dunkelbraunen kurzen

* Polarrock.

Hose bekleidet*. Die Hände waren ohne Handschuhe, mager und knöchern, die Haut vom Winde zerhackt.

Wegen des Unterschiedes der Bekleidung Zappis und Marianos erhielt ich von Mariano folgendes Telegramm, das ich hier wiedergebe:

„Stockholm, 9. August 1928. — Prof. Běhounek, Prag.

Ich lese in der Zeitung ‚Gazette de Lausanne' vom 3. August eine Äußerung, die Sie angeblich hinsichtlich meiner und Zappis Kleidung im Augenblick, da uns der ‚Krassin' an Bord nahm, getan haben sollen. Es liegt mir daran mit allem Nachdruck (dans la façon la plus formelle) zu betonen, daß Zappi und ich uns in die wenigen uns auf der Eisscholle zur Verfügung stehenden Kleidungsstücke stets geteilt haben. Sollte Zappi im Augenblick unserer Rettung durch den ‚Krassin' nun einige Kleidungsstücke mehr angehabt haben als ich, war es aus dem Grunde, daß ich ihn ausdrücklich sie zu benutzen bat, damit er — falls mir meine Erschöpfung das Verlassen des Eisgrabes nicht mehr gestattet hätte — in unserem Interesse und zu unser beider Vorteil, besser ausgestattet wäre. Ich muß ausdrücklich versichern, daß Zappi stets vom Geist der Entsagung durchdrungen war, wofür ich ihm niemals genug dankbar sein kann. Indem ich Sie um Veröffentlichung dieses Telegramms bitte, sende ich Ihnen meine freundschaftlichen Grüße. Kommandant Mariano."

Ich antwortete:

„Lenora, 10. August. — Kommandant Mariano, Stockholm.

Ihr Telegramm, das ich heute erhielt, wird in einem tschechischen und einem deutschen Blatt meiner Heimatstadt veröffentlicht und von da gewiß in ausländische Zeitungen übernommen werden. Wenn ich den Journalisten erzählt habe, in welchem Zustand Sie gefunden worden sind, habe ich nur wörtlich wiederholt, ohne irgendeinen Kommentar hinzuzufügen, was an Bord des ‚Krassin' erzählt worden war. Erlauben Sie mir zu bemerken, daß dieser, in der Geschichte der Polar-Expeditionen einzigartige Vorfall, ungeachtet Ihrer Erklärung, stets Anlaß zu Kommentaren geben wird. Jeder wird sagen, daß ein Mann von seinem Freunde,

* Sommerhosen, über die stets schwere, fellgefütterte Beinkleider getragen wurden.

der viel schwächer ist und mit einem erfrorenen Fuß darniederliegt, ein ähnliches Opfer niemals annehmen darf. Das ist auch meine Ansicht. Wollen Sie, Herr Kommandant, meine ganz besonderen Grüße entgegennehmen.

Böhmerwald, 10. August 1928. Dr. František Běhounek."

Kann es einen beredteren Fall für Polarpsychose geben, als wenn ein Mann von seinem halberfrorenen Freund, mit dem er jahrelang Freud und Leid geteilt hat, die warmen Kleider annimmt und ihn halbnackt im Schneegrab liegen läßt?

10. Unsere Drift auf der Eisscholle.

Sooft die Sonne es gestattete, gab Nobile Befehl, die geographische Lage festzustellen. Dies lag Viglieri ob, und er hatte damit wenigstens eine Beschäftigung. Tatsächlich wartete jeder stets ungeduldig auf das Ergebnis der Messung, und wir riefen Viglieri stets, sowie die Sonne zu sehen war. Wenn er gerade schlief, war das für ihn nicht allzu angenehm, da ihm dann nichts anderes übrigblieb, als sein einfaches Lager zu verlassen und zum Sextanten hinauszugehen, während wir im Zelt uns gern der Uhren annahmen.

Die merkwürdigste Sache, die wir während des Aufenthalts auf der Eisscholle kennenlernen sollten, war das ständige Wandern des ganzen Eisfeldes in der Windrichtung. Wir hatten zunächst keine Ahnung, welche große Rolle der Wind dabei spielte. Erst später erkannten wir, daß die Meeresströmung scheinbar die Hauptrichtung der Bewegung bestimmte, daß aber der Wind viel größeren Einfluß darauf hatte. Es war im höchsten Maße interessant, stets die gleichen Eisblöcke um sich zu sehen, die ihre Lage gegeneinander nicht veränderten — nur in der ersten Zeit änderten sie ihre Form ein wenig —, und doch bei jeder Messung eine andere geographische Lage festzustellen. Biaggi fand eine kleine dreieckige Flagge der Alpini, die wir an der Spitze der Antenne befestigten, und jeder, der

sich außerhalb des Zeltes befand, konnte gewiß sein, aus dem Innern die Frage zu hören, was für Wind sei. Sahen wir doch im Wind die einzige Möglichkeit, dem Festland näherzukommen, und mit Ausnahme des Generals ahnte wohl keiner, wie wichtig seine Richtung für uns war. Sie bedeutete entweder, daß wir in den Gewässern Spitzbergens blieben, oder daß wir mit unserer Eisscholle irgendwo beim Franz-Josef-Land in den Wellen des Meeres enden würden.

Den Tag nach dem Abmarsch der drei Kameraden wehte südöstlicher Wind, der uns also von den beiden Inseln, Broch und Foyn, nicht abbrachte.

Ceccionis Hoffnung erfüllte sich nicht, die drei kamen nicht zurück, und im Zelt wurde viel darüber gesprochen, ob sie Erfolg haben konnten. Biaggi meinte, Mariano sei der schwächste von ihnen, und sie würden täglich nur kleine Strecken zurücklegen können, denn sie seien ja „caricati come muli" (wie Esel beladen). Damit hatte er leider recht, auf jeden Mann kamen beinahe 25 Kilo, und zwischen diesen elenden Eisblöcken bewegt man sich schon ohne jedes Gepäck nur mit äußerster Anstrengung.

Nobile enthielt sich aller Äußerungen und Vermutungen. Ich meinte, mehr aus dem Bedürfnis heraus etwas Hoffnungsvolles zu sagen, als daß ich davon überzeugt gewesen wäre, daß wir drei Hoffnungen haben könnten: Erstens, daß uns eine Funkverbindung gelänge, was mir nach wie vor möglich schien; zweitens, daß uns Flugzeuge finden würden, wenn sie auch nach Osten zu suchten; niemand hatte damals die leiseste Ahnung, wie unerhört schwierig es ist, auf dem Polareis jemand zu finden, selbst wenn sein Aufenthalt ganz genau bekannt ist. Die dritte Hoffnung war, daß die drei ihr Ziel erreichten.

Ich glaubte, daß der General für meine Ausführungen dankbar war, denn er begann sofort die drei Möglichkeiten weiter auszuführen und sagte, daß er sehr große Hoffnungen auf Malmgren habe. Er bezeichnete diesen dabei als „tipo benissimo" (prächtigen Typ).

Jeder fühlte ganz genau, daß es sich bei diesen Erörterungen nur um eine krampfhafte Bemühung handelte, uns über den wirklichen Stand der Dinge hinwegzutäuschen. Es ist bewunderungswürdig, daß selbst Menschen ohne höhere Bildung, wie Ceccioni und Biaggi, in dieser Richtung ungewöhnlich gesunde Gemütsart offenbarten und zweifellos wußten, was für uns seelisch am wichtigsten war, nämlich: niemals laut zu sagen, daß unsere Lage hoffnungslos sei.

Übrigens wechselte die Stimmung; es gab Zeiten verzweifelter Stille, wo alle dalagen und zur Zeltspitze aufblickten, wo das Bild der Jungfrau Maria hin und wieder durch den Wind bewegt an die Stange schlug; Zeiten, wo mich Nobile fragte: „Wozu, Herr Professor, denken Sie — an Prag, an Ihre Braut?" — Manchmal aber sang Biaggi bei der Arbeit an seinem Sender ein gefühlvolles Liedchen: „Bella Italia del mio cuore" (Schönes Italien meines Herzens). Oder Trojani fand, während er mir behilflich war, das Feuer unter der Blechkanne mit dem Bärenfleisch zu erhalten, genügend Humor zu philosophischen Sentenzen, wie: „Ede et bibe, post mortem nulla voluptas, pemmican nulla" (Trink und iß, nach dem Tode keine Lust und kein Pemmikan).

Nach 9 Uhr abends gab der Sender von San Paolo regelmäßig eine Übersicht der Tagesereignisse, wovon uns selbstverständlich nur das interessierte, was uns betraf, obwohl uns Biaggi manchmal auch das Ergebnis von Fuß-

ballspielen oder Wettflügen mitteilte. So hörten wir, daß uns die „Hobby" zwischen der Däneninsel und der Mosselbucht an der Nordwestküste Spitzbergens suchte und daß die Skiexpedition der Ingenieure Mateoda und Albertini auf der Insel selbst ebenfalls im Nordwesten tätig war. Wir erfuhren, daß die italienische Regierung die norwegische um Entsendung einer Hilfsexpedition ersucht und daß diese die Walfischschaluppe „Braganza" entsendet hatte, die schon in den ersten Junitagen auf dem Weg nach Norden gewesen war, aber auf der Weiterfahrt zum Nordkap mit Eis zu kämpfen gehabt hatte. Und dann kam die erste günstige Nachricht, daß Riiser-Larsen selbst, der berühmte Polarpilot und Amundsens Begleiter aus den Jahren 1925 und 1926, mit einem zweiten Piloten, Lützow Holm, und zwei Wasserflugzeugen nach der Königsbucht kommen und nach uns suchen werde.

Von uns aus Nachrichten zu senden, war immer noch nicht geglückt. Biaggi war der fruchtlosen Arbeit überdrüssig geworden und schlief fast den ganzen Tag. Wir versuchten es ihm nachzumachen, aber ohne Erfolg; das Licht des Polartages vertrieb den Schlaf und peitschte das Gehirn immer wieder zu trostlosen Gedanken auf.

Der Ostwind, der vom 1. bis 3. Juni wehte, brachte uns ein paar Kilometer den Inseln näher, doch dann drehte er sich gegen Nordwest und trieb uns wieder ab. Windstille Augenblicke wechselten mit Nebel und kurzen Schneefällen, die unser Feuer verlöschten.

Das Kochen des Essens gehörte unter solchen Umständen keineswegs zu den Annehmlichkeiten; ich wechselte mich dabei mit Trojani ab. Noch schwieriger war die Beschaffung trokkenen Holzes. Die „wasserdichte" Stoffbespannung der einzelnen Holzstücke der Gondel führte nur zu der lehrreichen

Erkenntnis, daß scheinbar kein Stoff auf der Welt wasserdicht ist. Wir begannen die Filmpakete zusammenzusuchen, die in der bekannten orangefarbenen Verpackung der Marke Agfa, die wir ausschließlich benutzten, auf dem Schnee weithin sichtbar waren. Mit einigen Schwierigkeiten und einem Paar durchnäßter Schuhe gelang es uns, hiervon in der Nähe des Herdes einen ziemlichen Vorrat zusammenzutragen. Wir machten bald die Erfahrung, daß Filme zwar auch naß sehr leicht brennen, daß die damit erzeugte Wärme aber in keinem Verhältnis zu der Menge der Asche steht.

Unser Brennstoff nahm in unerwarteter Weise ab. Biaggi hatte nämlich die großen Stücke dünnen biegsamen Holzes vom Boden der Gondel zum Auslegen des Zeltbodens benutzt, um uns gegen die Feuchtigkeit zu schützen. Darüber wurde noch etwas von dem grünen Filz gelegt, der ebenfalls vom Boden der Gondel stammte, den er zum Schutz gegen Kälte bedeckt hatte. Hatte der Stoff, der bisher der Boden des Zeltes gewesen war, nur einen geringen Schutz gegen die Kälte gewährt, so wurde das bei der neuen Unterlage viel besser. Aber bald wurde auch sie feucht, einmal durch den Schnee, der unter uns zerfloß, wenn auch nicht so rasch wie draußen, wo er den Strahlen der Sonne ausgesetzt war, zum andern, und zwar namentlich gegen Ende Juni, durch das Schneewasser, das ins Zelt drang.

Wir versuchten, auch das Bärenfell auszunutzen, das Malmgren mit Hilfe Marianos zum Zelt geschleppt und in dem er die letzte Nacht geschlafen hatte. Er hatte uns dann erzählt, daß es bequemer als im Zelt gewesen war, aber dafür viel kälter, so daß niemand seinem Beispiel gefolgt war. Ceccioni befestigte eine Rasierklinge an einem Stück Holz, und wir versuchten damit, das Fett vom Fell abzuschaben. Die Fettschicht war sehr dick, obwohl der Bär,

als er zu uns kam, so ausgehungert war, daß wir in seinem Magen ein Stück Schiffshandbuch fanden. Die Arbeit war trotz der Schärfe der Klinge ziemlich schwer, doch schließlich hatten wir das Fell einigermaßen vom Fett befreit. Daß noch ziemlich viel daran blieb, störte uns nicht; denn wir waren der Ansicht, daß das Fell hierdurch wasserdichter würde. Nach kurzem Zögern entschlossen wir uns, das Fell in Stücke zu zerschneiden, um den Zeltboden rings um die Stange herum und in den Ecken damit auszulegen. Als wir dann zum erstenmal auf dem weißgelben trockenen und dichten Fell schliefen, war das ein richtiger Festtag für uns. Bei dieser Gelegenheit wurde auch endgültig entschieden, wie wir in Zukunft schlafen wollten. Das Zelt war sehr klein; es war viereckig und jede Seite nur 2½ Meter lang. Der General verblieb, wo er bisher gewesen war, nämlich an der Wand gegenüber dem Eingang, Ceccioni erhielt die Wand links vom Eingang, an der dicht beim Eingang der Empfänger stand, Viglieri kam neben Nobile zu liegen, dann folgten Trojani und Biaggi, und endlich kam ich. Ich lag so unmittelbar am Eingang, was natürlich der kälteste Platz war.

Die größte Schwierigkeit hatten Viglieri und ich mit unsern Füßen: ich konnte sie nicht ausstrecken, um den Empfänger nicht zu beschädigen, und Ceccioni behauptete natürlich, daß Viglieris nasse Schuhe keine angenehme Nachbarschaft wären. Der General machte diesen kleinen Streitigkeiten ein Ende, indem er Ceccioni den Auftrag gab, uns aus Stücken grünen Filzes eine Art Hausschuhe anzufertigen. Ceccioni nahm Maß und nähte diese Schuhe so schön, daß ich beschloß, sie als Andenken mitzunehmen, falls wir gerettet würden. Leider Gottes wurden sie später, ebenso wie die Lappländerschuhe, durch die Feuchtigkeit vernichtet.

Die Blechkanne, in der wir Eis als Trinkwasser auftauten, stand unter der Zeltstange. Später fanden wir eine Glühlampe aus der Führergondel, die wir als Wasserglas benutzten. In dem Wasser schwammen zwar immer Haare des Schlafsacks, und das Glas war von unsern rauchgeschwärzten Händen sehr schmutzig, aber das machte uns nichts — man gewöhnt sich eben bald an alles. Neben dem Rucksack Pommellas und Angelotis wurde auch der Rucksack Ceccionis gefunden, mit seinem Sweater, etwas Wäsche, einem Rasierapparat und einem Stückchen Seife. Dies war die einzige Seife im Lager, und nur Nobile und Ceccioni durften sie benutzen. Der Rasierapparat blieb natürlich unberührt, da sowohl warmes Wasser wie Seife für uns unbekannter Luxus waren. Wir fanden auch zwei gekrümmte Messer, wie sie in Italien sehr beliebt sind. Sie gaben uns die Möglichkeit, anders als unmittelbar mit der schmutzigen Hand zu essen. Ceccioni fertigte in überaus geschickter Weise Teller aus einem Stück dünnen Bleches, in das der Pemmikan verpackt gewesen war. Sie hatten allerdings die Form viereckiger, etwas windschiefer Schachteln, aber sie erfüllten vollauf ihren Zweck. Weniger Erfolg hatte Ceccioni mit der Anfertigung von Löffeln, da das Blech sehr dünn war und diese Erzeugnisse sich daher leicht verbogen. Später fanden wir übrigens einen richtigen Löffel, zwei Gabeln, an denen allerdings mehrere Zinken fehlten, und ein kleines Taschenmesser — das war alles, was von den vollständigen Bestecks, die jeder beim Start in Mailand erhalten hatte, übrig geblieben war. Das Messer wurde hauptsächlich zum Schneiden der Butter bestimmt, eine Gabel erhielt der General, die andere ich, da ich kein Messer hatte. Ich erhielt erst eins, als Viglieri später noch ein Taschenmesser fand, das wahrscheinlich Pommella gehört

hatte. Jeder von uns erhielt entweder einen von Ceccioni verfertigten Teller oder einen von der Aluminiumhülle einer Thermosflasche abgeschnittenen Untersatz; für den General fanden wir den Becher seiner Thermosflasche. Das war unser ganzes Küchengeschirr. Ceccioni bereicherte es später auf Trojanis und meine Bitte hin um ein hervorragendes Erzeugnis, eine Art Bratpfanne. Ich wollte nämlich ein wenig Abwechslung in unsere Speisekarte bringen und einen Versuch mit Braten machen. Zunächst war das ein Mißerfolg: ich schnitt aus dem Bärenfleisch dünne Schnitzel, doch es war unmöglich, sie bei unserm flackernden Feuer gut durchzubraten, die Hälfte brannte an, die Hälfte war halb roh. Ich kehrte daher zur ursprünglichen Art des Fleischschneidens zurück, nämlich in sehr kleine Stücke, die ich in zerlassenes Bärenfett warf. Von Zeit zu Zeit erlaubte der General etwas Butter dazuzunehmen, da wir aber zuviel verbrauchten, wurde sie später unter seiner Aufsicht erst dem fertiggebratenen Fleisch beigegeben, obwohl wir Köche dagegen protestierten, daß sie auf diese Weise weniger ausgenützt und mehr verbraucht werde, als bei dem früheren Verfahren. Wir kamen bald dahinter, daß es wirtschaftlicher war, das Fleisch zu braten als zu kochen, dabei wurde weniger Brennstoff verbraucht, da es nicht notwendig war, erst Eis zu schmelzen. Die kleinen Stücke brieten verhältnismäßig rasch. So stand ganze fünf Wochen, zweimal täglich, Bärenbraten auf unserer Speisekarte!

Ehe Malmgren uns verließ, hatte er geraten, das Bärenfleisch in Stücke zu schneiden und in frischer Luft aufzuhängen. Wir taten dies zwischen zwei Eisblöcken in der Nähe des Lagers. Der Pemmikan befand sich größtenteils in verlöteten Dosen, die Schokolade teilweise in Dosen und teilweise in wasserdichten Säckchen; alles wurde an ein

etwa 20 Meter langes Seil gebunden, das rings um das Lager befestigt war. Wir hofften so, diese Lebensmittel zu erhalten, wenn das Eis an irgendeiner Stelle nachgab.

Der Nordwestwind hielt mit kleinen Unterbrechungen volle fünf Tage an; es gab Augenblicke, in denen wir schon hofften, daß er aufhören und uns somit nicht weiter nach Südosten treiben würde. Zeitweise mußten wir aber auch fürchten, daß er das ganze Zelt forttragen würde, das sich unter seinen Stößen bedenklich neigte; wir beschwerten es daher mit allem nur irgendwie möglichen, mit den meteorologischen und den Photographenapparaten, den Benzin- und Ölkannen und andern schweren Gegenständen, aber zeitweise half nicht einmal das gegen das Wüten des Sturmes. Der Eingang war zum Glück gegen Süden gewendet: beim Aufstellen des Zeltes hatten wir daran gedacht, daß Südwinde im Polargebiet sehr selten sind und daß Andrée zwei volle Jahre lang auf günstigen Südwind gewartet hatte, der ihn mit seinem Ballon zum Nordpol tragen sollte.

Die Tage waren schon allein durch das Wetter sehr unfreundlich: der Himmel war fast dauernd bewölkt, der Horizont mit Nebel bedeckt, so daß die beiden Inseln nicht mehr zu sehen waren. Zeitweilig verstummte der Wind, und dann schneite es tüchtig. Die Stimmung im Zelt war schlechter als je zuvor. Ich war unter diesen Umständen sehr erfreut, als ich einen meiner Apparate unversehrt wiederfand. Ich versuchte, die allgemeine Niedergeschlagenheit mit der Erklärung zu verscheuchen, daß es keinen Sinn habe, solange wir noch zu essen hätten, uns den Kopf mit trostlosen Gedanken zu zerbrechen, und daß es eine Schande wäre, wenn wir nicht wenigstens solange auszuhalten trachteten, als unsere Vorräte reichten. Obwohl alle mir zustimmten,

verbesserte sich die Stimmung nicht. Ich war daher froh, wieder eine Beschäftigung gefunden zu haben: der Apparat war ein sehr genaues, schweres Elektrometer zum Messen der atmosphärischen Höhenstrahlung. Er war so fest gebaut, daß er auch dem Wasserdruck mehrerer Atmosphären standhalten konnte, und so hatte ihm der Anprall nicht geschadet. Auf einem kleinen Eisblock war er schnell installiert, aber schwerer war es, die nötige elektrische Ladung zu finden. Unsere Batterien reichten dafür nicht aus. Ich erinnerte mich jedoch, daß ich eine Bernsteinzigarettenspitze bei mir hatte, und Ceccioni überließ mir ein Stückchen Filz, das von seiner Schusterei übriggeblieben war. Zwar mußte ich den Bernstein in der feuchten Luft tüchtig reiben, damit sich genügend elektrische Ladung entwickelte, das hatte aber wenigstens den Vorteil, daß ich dabei warm wurde.

Ich arbeitete unter ideal günstigen wissenschaftlichen Bedingungen, da wir vom Land sehr weit entfernt waren, so daß irgendwelche störende Erdstrahlungen ausgeschlossen waren. Aber trotzdem wünsche ich keinem Physik-Kollegen, daß er unter ähnlichen Umständen messen muß. Als ich Nobile sagte, daß ich meine Arbeit fortsetzen würde, lächelte er. Auch Trojani lachte, da es sehr unwahrscheinlich schien, daß die Ergebnisse dieser Beobachtungen jemals veröffentlicht werden würden. Niemand erhob aber Einwendungen, daß ich mich von nun an alle zwei Stunden erhob, dabei regelmäßig irgendeinen Schläfer weckte, den leinenen Vorhang beim Eingang auseinanderband und zu meinem Apparat hinauskroch.

Die erste Reihe meiner Beobachtungen stammt vom 6. Juni, und am Abend dieses Tages hörten wir etwas, was uns außerordentlich erregte. Der Mann, der die Tagesereignisse auf der Station San Paolo durchsprach, ahnte

gewiß nicht, welche Wirkung seine Mitteilung auf sechs weit im Norden auf einer Eisscholle verlorene Menschen hatte: ein Kurzwellenliebhaber in Archangelsk habe unsern Funkspruch aufgefangen! Wir funkten damals „SOS Italia General Nobile Isola Foyn", und er hatte die erste Hälfte genau gehört, nur das Ende war verstümmelt. Statt „Foyn" hatte er „Franz-Josef-Land" verstanden. Der General ward durch diese Nachricht geradezu elektrisiert, und über dem unglücklichen Biaggi entlud sich ein heftiges Unwetter. Er gab zu, daß es vielleicht besser gewesen wäre, weniger zu schlafen und öfter zu funken. Im übrigen war sein Verschulden nicht so groß. Vor Abgang unserer drei Kameraden hatten wir nämlich die Funkeinrichtung ausgeprobt, indem der Sender möglichst weit vom Empfänger aufgestellt wurde. Da die Funksprüche tadellos ankamen, war Biaggi überzeugt, daß die Einrichtung in Ordnung war und es an unserer geringen Wirkungsmöglichkeit lag, daß wir keine Verbindung erhielten. Dadurch verlor er dann das Vertrauen in seine Arbeit, erachtete sie für zwecklos und beschränkte sich auf einige Funksprüche täglich. Als Nobile ihm jetzt klarmachte, daß bei weniger Schlaf und regelmäßigerem Funken uns sicher schon jemand richtig gehört haben würde, war Biaggi von neuer Begeisterung durchdrungen. Auf Weisung des Generals erhöhten wir den Mast der Antenne, und Biaggi sandte die ganze Nacht „SOS" mit Angabe unserer Lage. Tagsüber wurde am 7. Juni nicht gefunkt, da Biaggi behauptete, daß wie in den südlichen Breiten auch hier die Funkverbindung nachts leichter sei als tags. Abends meldete San Paolo, daß Riiser-Larsen mit Holm am Tag zuvor in der Königsbucht eingetroffen sei. Dann begann Biaggi wieder zu funken.

Um diese Zeit hielten wir bereits regelmäßig Wache,

in der wir uns gegenseitig, bis auf Ceccioni und Nobile, ablösten. Wir hatten nämlich kurz nach Abgang der drei Kameraden wieder den Besuch eines Bären gehabt. Biaggi hatte bei dieser Gelegenheit versucht, eine ähnliche Zauberschützenleistung auszuführen wie Malmgren, doch vergeblich. Er hatte den Bären nicht nahe genug herankommen lassen, so daß dieser sich nach den ersten Schüssen eiligst und unversehrt entfernte. Seitdem hatte der General eine ständige Wache aufgestellt.

Biaggi saß am Empfänger und meldete dem General plötzlich, daß er die versprochene Tafel Schokolade zu bekommen habe. Er hatte nämlich immer gegen die wenigen kleinen Schokoladenstücke protestiert, die wir als Frühstück erhielten, und Nobile hatte ihm im Scherz eine ganze Tafel Schokolade versprochen, wenn er eine Verbindung mit der Außenwelt herstelle. Biaggis Worte riefen selbstverständlich allgemeine Aufregung hervor, da jeder die Anspielung verstanden hatte. Nobile reichte ihm eins der Tagebücher der Radiostation der „Italia" und Biaggi schrieb — ein historischer Augenblick! — das erste Telegramm auf, das wir auf der Eisscholle aufgefangen haben. Es war eine Mitteilung der „Città di Milano", die besagte, daß sie unser Telegramm erhalten und die geographische Lage gehört habe, jedoch um Bestätigung dieser Nachricht durch eine Wiederholung während der Nacht unter Hinzufügung der militärischen Immatrikulationsnummer Biaggis ersuche. Das Mißtrauen Romagnas, des Kapitäns der „Città di Milano", war durchaus berechtigt. Wie wir uns nach unserer Rückkehr beim Durchlesen alter Nachrichten überzeugten, hatten Schiffsstationen oft merkwürdige, von irgendeinem Liebhaber auf kurzer Welle gesandte, erdachte Nachrichten aufgefangen. Man wird sich der Flasche mit der Nachricht

über den Ort, wo Amundsen zerschellt sein sollte, erinnern. Biaggi kam der Aufforderung selbstverständlich sehr gern nach, das erste Gespräch mit der „Città di Milano" fand aber erst am nächsten Tag, dem 8. Juni, abends statt. Ich bekenne, daß ich während dieses bedeutenden Augenblicks geschlafen und Viglieri ziemlich unwillig vorgeworfen habe, daß es nicht notwendig sei, mich aus dem Grunde, „daß wir schon sprechen", aus dem Schlafe zu wecken; war es doch nach den gestrigen Erfahrungen gewiß, daß die Verbindung jetzt bereits sichergestellt war und die Dinge ihren natürlichen Verlauf nehmen würden.

Als erste Meldung sandte Nobile eine kurze Mitteilung über Zeit und Ort der Katastrophe, sowie über die Teilung der Besatzung in drei Gruppen, nämlich die mit der Hülle des Luftschiffs Entführten, die drei auf dem Marsch Befindlichen und die im Zelt auf der Eisscholle. Nobile wollte den Angehörigen keinen Schmerz bereiten und meldete daher weder den Tod Pommellas noch die Namen der verletzten oder der mit dem Luftschiff verschwundenen Personen. Aber bereits in der nächsten Nacht ersuchte Kapitän Romagna um genaue Mitteilung der Namen der einzelnen Abteilungen. Gleichzeitig meldete er, daß uns Larsen mit Holm in allernächster Zeit das Notwendigste bringen werde und daß wir bald gerettet werden würden. Auf welche Weise allerdings, war zu diesem Zeitpunkt wahrscheinlich noch niemandem klar. Es scheint, daß sich die Italiener darauf verließen, daß die „Hobby" und die „Braganza" sich uns nähern und uns Schlitten zu Hilfe senden konnten; aber vorläufig lagen beide Schiffe, vom Eis festgehalten, in der Mosselbucht. Später hoffte man auf Flugzeuge, und als sich erwies, daß diese uns nicht retten konnten, war es für die Schlittenexpeditionen schon zu spät. In seiner Antwort

meldete Nobile den Tod Pommellas nicht. Dieser wurde erst nach der Rettung des Generals bekannt, während die Überzeugung geherrscht hatte, daß er mit der im Luftschiff befindlichen Gruppe davongeflogen war.

Da wir nun hoffen konnten, daß uns bald Flugzeuge suchen würden, begannen wir Zeichen für diese zu schaffen. Schon ehe wir wußten, daß Larsen mit Holm in der Königsbucht war, hatte Biaggi den graugelben Stoff des Zeltes, der sich vom Schnee wenig abhob, mit Streifen in Anilinfarbe bemalt, wodurch das Zelt ein ziemlich bizarres Aussehen erhielt. Davon verständigten wir die „Città di Milano", wo sofort die Bezeichnung „Rotes Zelt" entstand, obwohl der Berichterstatter des „Corriere della Sera", da Ponte, richtig erriet, daß es sich um Anilin von irgendwelchen Signalbomben handelte, die wir nach der Katastrophe gefunden hatten, der Anstrich daher mehr violett war. Wir fanden, nicht ohne gewisse Bewegung bei Erinnerung an alle die vorausgegangenen kühnen Unternehmungen, verschiedene Karten des Mackenziesflusses und anderer Gebiete Kanadas und strichen sie mit Anilin an, wodurch eine Art Signalflaggen entstanden.

Die Meldung, daß die norwegischen Flieger kommen würden, bereitete uns um so größere Freude, als wir bereits in den ersten Junitagen das Angebot der Junkerswerke gehört hatten, eine Hilfsexpedition zu entsenden. Von diesem Plan, uns zu retten, erfuhren wir jetzt weiter nichts, sondern hörten erst später auf dem „Krassin", daß die italienische Regierung für das deutsche Angebot gedankt hatte.

Noch fast eine Woche sollte es aber dauern, ehe wir das Surren von Larsens Motor vernahmen. Der Nordwestwind hörte am 8. Juni vollständig auf. Gleichzeitig zeigte

sich auch die Sonne für kurze Zeit, so daß Viglieri nach fünftägiger Pause wieder unsere Lage feststellen konnte. Wir hatten uns am 3. Juni auf 80° 37′ nördl. Br. und 26° 50′ östl. L. befunden, jetzt war die Lage 80° 30′ nördl. Br. und 28° 00′ östl. L. Wir waren also in diesen fünf Tagen heftiger Stürme mehr als 18 Kilometer nach Südosten abgetrieben worden. Doch der Wind wendete sich jetzt gegen Südost und brachte uns in den folgenden drei Tagen zwei Kilometer östlich unserer Lage vom 3. Juni; wir bewegten uns jetzt zwar täglich durchschnittlich etwa 6 Kilometer, verloren aber gleichzeitig die Hoffnung, daß wir uns allmählich dem Festland nähern würden. Wir mußten uns überzeugen, daß das Eisfeld ständig ein Spiel der Winde war. Die Stürme hatten jedoch noch eine andere Wirkung, die wir bisher nur geahnt hatten, nämlich auf den Zustand des Eises. Etwa am 10. Juni wollte Biaggi Eis für Trinkwasser von dem „süßen" Eisblock holen und kam mit der Meldung zurück, daß sich einige Meter davon ein ungefähr drei Meter breiter Kanal freien Wassers gebildet habe. Er verlief etwa zehn Meter vom Zelt und war zunächst nur etwa 10 Meter lang. Aber wir mußten ihm natürlich größte Aufmerksamkeit schenken, da er sich unmittelbar neben einem Eisblock aufgetan hatte, der vier Meter vom Zelt entfernt war. Nobile ließ das Zelt räumen und nachsehen, ob sich etwa darunter ein Sprung befände; er und Ceccioni wurden hinausgetragen, und das Zelt wurde abgebrochen. Ein Sprung fand sich nicht, doch trotzdem wurde das Zelt etwas weiter ab wieder aufgestellt und eingeräumt. Bei dieser Gelegenheit bemerkte ich, daß Malmgren das seinerzeit von mir gefundene Notizbuch vergessen hatte. Ich steckte es ein, in der Absicht, es meinem Freunde später zurückzugeben.

Wir rechneten aus, daß sich unsere Kameraden jetzt schon irgendwo in der Nähe der Platenspitze befinden mußten. Es war daher zu hoffen, daß sie bald auf die Schlittenexpedition von Leutnant Giovannini treffen würden, die ihnen entgegengegangen war und über die uns die „Città di Milano" berichtet hatte.

Der Wind trieb uns jetzt genau gegen Osten, in zwei Tagen 11 Kilometer auf das Franz-Josef-Land zu. Glücklicherweise wurden wir an den folgenden Tagen etwa 13 Kilometer gegen Südwest getrieben, so daß unsere Lage dann 80° 34′ nördl. Br. und 27° 00′ östl. L. war. Um diese Zeit begannen unsere letzten Lappländerschuhe an den scharfen Kanten des Eises zu zerreißen. Die Haare fielen wie mit einem scharfen Rasiermesser abgeschnitten ab, und nur das durchnäßte weiche Leder blieb übrig, das nur noch oben mit Haaren bedeckt war. Verschiedene Mittel, wie Stücke der Säckchen „wasserdichten Stoffes", die wir mit Stricken befestigten — jeder hielt seine Bindung für die beste —, halfen in keiner Weise. So sollten wir volle 14 Tage in den nassen Schuhen gehen und schlafen. Mit der Wache lösten wir uns jetzt nur zu dritt ab, da Biaggi beim Radio stark beschäftigt war. Die „Città di Milano" hörte uns stets und sprach alle zwei Stunden mit uns, das Gespräch begann jeweils fünf Minuten vor der vollen Stunde. Sie meldete uns, daß Larsen bereits alles, was uns fehle, auf sein kleines Wasserflugzeug geladen habe, und so warteten wir sehnsüchtig auf die Ankunft der Flieger. Tatsächlich hörten wir auch in der Nacht zum 14. Juni das schwache Geräusch eines fernen Motors, und mit dem Feldstecher war es möglich, die Flugzeuge zu sehen; doch sie kamen nur auf 10 Kilometer an uns heran. Nach einer halben Stunde wandten ihre Maschinen und verschwanden.

Die folgenden drei Tage: den 14., 15. und 16. Juni versuchten wir vergeblich eine Verständigung mit der „Città di Milano". San Paolo berichtete über das Schicksal von Major Maddalena, der Italien mit einem großen Savoy-Wasserflugzeug verlassen hatte und über die Alpen, die Schweiz und Deutschland nach Tromsö und von dort zu uns fliegen wollte. Er hatte mit dem Überfliegen der Alpen ziemliche Schwierigkeiten; als unsere Verbindung mit der „Città di Milano" unterbrochen war, befand er sich, glaube ich, in Tromsö. Nach ihm flog Major Penzo mit einem Dornier-Wal-Wasserflugzeug; er traf nur um einen Tag später in der Königsbucht ein als Maddalena.

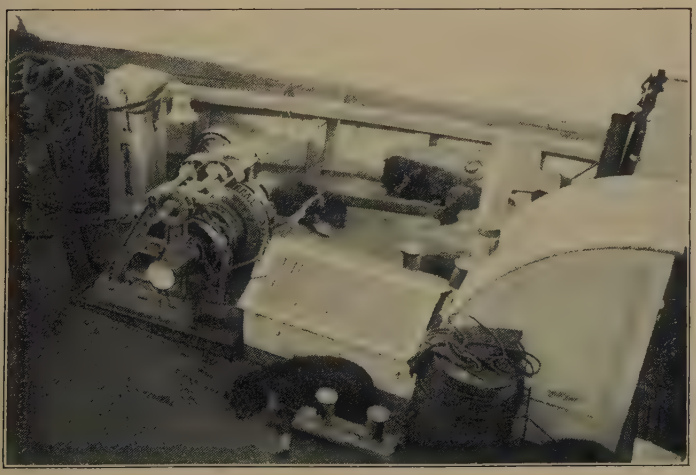
Da sich ganz in der Nähe des Zeltes ein Kanal geöffnet hatte, wurde beschlossen, das Lager zu verlegen, obwohl er nicht breiter als ein halbes Meter war. Es war in der Nacht vom 14. zum 15. Juni. Trojani befand sich auf Wache, und im Zelt wurde gerade über die Zeit der voraussichtlichen Ankunft der italienischen Flugzeuge gesprochen. Plötzlich meldet die Wache, daß es ratsam sei, das Zelt zu verlassen. Wir halfen beiden Verletzten hinaus und sahen dort den Grund von Trojanis Alarm: der Kanal war jetzt einige Meter breit und hatte sich mit dem früheren Kanal verbunden, der sich zu gleicher Zeit verbreitert und bis zu der Stelle verlängert hatte, wo die Leiche Pommellas lag, die in ihm verschwunden war. Wir begannen unverzüglich mit großer Eile das Lager zu verlegen. Als nächster Lagerplatz war die Eisscholle ausersehen, auf der Malmgrens Bär verendet war — wir hatten sie im Scherz „Bärenplatz" getauft. Diese Scholle war viel größer als der kleine Eisblock, der bisher das Zelt getragen hatte. Durch die verschiedenen Gänge zum Bären hatte sich auch eine Art Weg gebildet, der sich allerdings gerade jetzt nicht im besten Zu-

stand befand. Die ständigen Winde der letzten Tage hatten an vielen Stellen den Schnee weggeweht. Unter dem Schnee befand sich überall eine Schicht dünnen Eises, darunter Wasser und erst dann kam das ewige Eis. Wenn wir also durch das dünne Eis durchbrachen, bekamen wir regelmäßig nasse Schuhe. In der Nähe des Zeltes pflegten wir die so entstandenen Öffnungen mit Eisstücken auszufüllen.

Wir schafften zunächst den zerschnittenen Schlafsack des Generals und dann diesen selbst auf einem einfachen, von Ceccioni angefertigten Schlitten nach dem neuen Lagerplatz. Der Weg war sehr beschwerlich, obwohl der General leicht war. Den Schlitten zu ziehen, war beinahe ausgeschlossen, wir mußten ihn tragen, indem wir mit ihm über die Eisblöcke krochen oder uns dazwischen mühselig hindurchschlängelten.

Noch schlimmer war es mit Ceccioni, da er fast doppelt so schwer wie der General war; oft konnten wir den Schlitten nur mit Mühe wagrecht halten, und Ceccioni mußte krampfhaft meine Hand umklammern. Ich hatte nämlich die Aufgabe, den Schlitten von der Seite her in der richtigen Lage zu halten. Das war ziemlich schwierig, da die Blöcke an manchen Stellen so eng nebeneinander standen, daß kaum der Schlitten selbst zwischen ihnen hindurch konnte. Nachdem wir Ceccioni überführt hatten, wurde das Zelt abgebrochen und an den neuen Platz gebracht, wo Trojani und Biaggi es sofort aufschlugen. Inzwischen trug ich mit Viglieri die notwendigsten Sachen, Lebensmittel, Benzin- und Ölkannen — diese hauptsächlich zur Belastung des Zeltes — hinüber, während Biaggi seine Funkeinrichtung und scheinbar auch ohne jede Beschwerde die schweren Akkumulatoren, von denen jeder fast 30 Kilo wog, auf den Schultern hinübertrug!

Das Hilfsschiff „Braganza".



Das Vorschiff der „Braganza" mit Polarhunden.

Hjalmar Riiser-Larsen.

Das alles ging sehr langsam; erst jetzt, wo es galt, eine bestimmte Arbeit zu leisten, merkte man die zweiwöchige Unterernährung. Was ich früher mit Leichtigkeit in einer Hand getragen hatte, dazu mußte ich jetzt zwei Hände nehmen und brachte es kaum von der Stelle. In dem Eis bedeutete ja außerdem jeder Schritt eine Anstrengung. Daher blieb viel im alten Lager zurück, trotzdem wir auch an den folgenden Tagen noch verschiedenes herüberholten. Einen großen Teil der Trümmer des Luftschiffs mußten wir an der ursprünglichen Stelle lassen. Es war ein merkwürdiger Zufall, daß die kleine Eisscholle, auf der das erste Lager aufgebaut gewesen war und die kaum größer als 20 Quadratmeter war, allen späteren Angriffen der Witterung standhielt, als auch größere und scheinbar viel festere Eisblöcke in Stücke zerfielen. In den letzten Tagen unseres Aufenthalts auf dem Packeis fanden wir diese Eisscholle zwar von Wasser von der aufgetauten Oberfläche überflutet, sonst aber vollkommen erhalten. Der größte Teil der Trümmer lag dort noch genau so, wie wir sie verlassen hatten. Der Eisblock legte übrigens einen sehr merkwürdigen Weg zurück; obwohl er ursprünglich vom letzten Lager aus gerechnet etwa 300 Meter gegen Norden zu gelegen war, befand er sich am Schluß — etwa 4 Wochen später — 50 Meter südlich davon*, daß wir zuerst glaubten, die Trümmer der entschwundenen Luftschiffhülle zu sehen. —

Die Verlegung des Lagers und die Überführung des hauptsächlichsten Teils unserer Habseligkeiten dauerte vier Stunden, dann wurde beschlossen zu schlafen, — denn es

* Ähnliche Fälle sind in Polargebieten keine Seltenheiten. De Long fand auf seiner Expedition einen Eisblock, auf dem er eine Hütte errichtet hatte, einige Monate später beinahe 70 Kilometer von dem ursprünglichen Platz wieder.

war bereits 3 Uhr früh. Meine Kameraden waren schon im Zelt. Ich selbst stand noch draußen und blickte mit dem Feldstecher zur Brochinsel hinüber, die sich mit ihren zwei Erhebungen am Horizont deutlich abzeichnete. Knapp über ihr trat wie eine Fata Morgana ihr Spiegelbild hervor. Ich dachte noch über diese Erscheinung nach, als mich die Stimme Trojanis aus meinen Gedanken weckte. Er bat mich, noch das Bild der Königin zu holen. Aus dem Luftschiff waren nämlich einige Bilder gerettet worden, unter anderm das Bild von Nobiles Tochter und die Photographie der italienischen Königin mit einer Widmung für das Offizierkorps der „Italia". Die Bilder hingen im Zelt und wurden in jedes neue Lager mitgenommen. So ging ich ein letztes Mal zum alten Lager und schlüpfte dann ins Zelt, um mir ein primitives Lager herzurichten — unter dem Kopf einige Bücher mit einem Rock bedeckt, der einmal Caratti gehört hatte. Trojani löste mich regelmäßig bei der Wache ab und übernahm dann mein „Nachtlager"; denn so hielten wir es stets, der die Wache antretende Mann übergab seinen Schlafplatz dem, der ihn ablöste. Er nannte mein Kopfkissen „sybaritisch", ich konnte mir nämlich nicht einmal hier abgewöhnen, mit stark erhöhtem Kopf zu schlafen. Die Gegenstände, die wir als Kissen verwendeten, wechselten selbstverständlich den Besitzer, und oft mußte man sich mit einer Blechkiste begnügen. Darüber wurde eine Fliegerhaube gelegt, die auch die Augen teilweise bedeckte, wodurch wenigstens ein ungefährer Eindruck von Nacht entstand. In dieser ersten Nacht im neuen Lager brauchten wir zum Glück keine Wache zu halten, da unser guter Biaggi sich bereit erklärte, den Rest der Nacht zu wachen, obwohl er am meisten von uns gearbeitet hatte. Sie verlief aber ruhig — die Bären, die uns im letzten Lager viermal besucht hatten,

mieden diesen Platz, da sie hier wahrscheinlich die Überreste ihres getöteten Artgenossen witterten.

Der neue Eisblock war mindestens fünfmal so groß wie der frühere; er war offenbar die Oberfläche eines ganzen Eisberges, da das Eis ringsherum überall schräg abfiel und die Ränder von einer ganzen Reihe von Eisblöcken verschiedener Höhe umgeben waren, von denen manche bis drei Meter erreichten. Als ich mit Trojani dieses neue Lager überblickte, sagten wir, daß es gut wäre, wenn wir wenigstens 14 Tage bleiben könnten, bis Ende Juni: vielleicht daß zu dieser Zeit schon irgendein Eisbrecher kam?

San Paolo meldete uns ein russisches Hilfsunternehmen, und alle, insbesondere Nobile, waren wir von der russischen Großmütigkeit tief bewegt. Wir wußten, daß sich der Eisbrecher „Malygin" von Osten her uns näherte, setzten auf ihn aber wenig Hoffnung, da die allgemeine Eisbewegung seiner Fahrt entgegengesetzt war und damit gewiß ein ernstes Hindernis bedeutete. Immerhin war auch er ein Hoffnungsfunken für uns. „Ich werde nie vergessen, was mir Malmgren sagte," bemerkte einmal der General auf meine Äußerung, daß Verzagtheit nicht notwendig sei, solange wir Vorräte hätten, „daß wir im letzten Augenblick gerettet werden, deshalb bis zum letzten Atemzug hoffen können." Würde eine Schiffssirene ertönen, wenn unser Eisblock uns halbtot vor Hunger irgendwohin in das weite Meer forttrüge?

Ungefähr zu derselben Zeit, als wir das neue Lager bezogen, verließ der „Krassin" den Hafen. Seine Abfahrt schien wenig Bedeutung für uns zu haben: die Ostsee war ja so weit von uns, während der „Malygin" nur noch einige hundert Kilometer entfernt war. Wenn wir auch wußten, welche Schwierigkeiten sich seiner Fahrt entgegenstellten,

hofften wir doch im geheimen, daß er irgendwie einen leichteren Weg finden würde. Wir wußten nicht, daß der „Malygin" kein eigentlicher Eisbrecher, sondern nur ein für den Aufenthalt zwischen Eisblöcken gebautes Schiff war. Übrigens sind in der Arktis die Eisverhältnisse je nach Ort und Jahr so verschieden, daß unsere Hoffnungen nicht unberechtigt waren. Vor vier Jahren ist beispielsweise der Engländer Worseley mit einer Jacht in der gleichen Jahreszeit dort gesegelt, wohin sich der „Krassin" dieses Jahr nur mit den größten Schwierigkeiten Bahn brechen konnte.

Zwei Tage später, am 17. Juni, hatten wir wieder Funkverbindung mit der „Città di Milano". Der General begann seine bisherige Ruhe, die wir alle bewundert hatten, langsam zu verlieren und warf seinen Landsleuten in scharfen Worten vor, daß in den ganzen 10 Tagen, in denen wir nun mit ihnen in Verbindung seien, nicht das Geringste für uns geschehen sei: wir liefen fast barfuß umher, litten unter Kälte und Nässe und seien auf unserm Eisblock ein Spielball der Polarwinde. Man solle wenigstens für Ceccioni etwas tun, dessen Fuß viel schwerer als sein eigener gebrochen zu sein schiene. Die Hilfsexpedition kümmere sich nicht um die Funkeinrichtung, denn wir seien jetzt drei Tage ohne jede Verbindung gewesen, sie aber hätten doch alle Mittel in der Hand, um Sender und Empfänger zu verstärken.

Die Antworten auf diese erbitterten Funksprüche klangen selbstverständlich beruhigend, und gleichzeitig wurde gemeldet, daß Larsen gerade abfliege, diesmal allein, da Holm den Motor seines Flugzeugs austausche. Larsen bringe uns alles Notwendige. Tatsächlich erschien noch während des Vormittags Larsens Flugzeug westlich von uns und näherte sich so, daß wir das Geräusch des Motors ganz

deutlich hören konnten. Er suchte das Gebiet zwischen uns und der Broch- und Foyninsel ab. Trotz der „Flaggen", mit denen wir das Zelt bedeckt hatten und die wir auch auf dem Mast der Antenne hißten, sah er uns aber nicht. Viglieri feuerte aus der Signalpistole, die wir einige Tage vorher gefunden hatten, eine Rauchrakete ab, doch die dünne Säule weißen Rauches, der in die Höhe stieg, hob sich wahrscheinlich von der weißen Schneefläche und den Wolken überhaupt nicht ab und wurde von den Fliegern nicht bemerkt. Sie suchten uns dauernd in der Nähe der beiden Inseln. Das ist nur so zu erklären, daß diese in der Karte falsch eingezeichnet sind und zwar östlicher, als sie wirklich liegen. Die Flieger hatten sich natürlich die Lage unseres Zeltes zu den beiden Inseln eingezeichnet und berechneten darnach die Entfernung. Dort suchten sie dann nach uns, indem sie die beiden Inseln als Ausgangspunkt nahmen. Tatsächlich befanden wir uns aber mindestens 10 Kilometer weiter von den Inseln ab. Das wußten wir natürlich damals nicht, sondern sahen es erst später, als wir uns Spitzbergen näherten und den Unterschied zwischen Karte und Wirklichkeit feststellen konnten.

Jetzt begannen wir zu ahnen, wie schwer es ist, jemand auf dem Eis ausfindig zu machen, und dabei wuchsen die Befürchtungen, die wir wegen unserer drei Kameraden hegten. Nach ursprünglicher Berechnung mußten sie um diese Zeit schon irgendwo in der Nähe der Platenspitze sein; die norwegischen Flieger aber hatten bisher noch niemanden gefunden, obwohl sie sich bei jedem Flug absichtlich an die Küste Spitzbergens bis zur Brunnspitze hielten.

Wir funkten sofort an die „Città di Milano", daß uns Larsen zu weit westlich gesucht habe und wurden damit getröstet, daß er von neuem herfliegen würde und außerdem

am nächsten Tag Maddalena und Amundsen mit dem französischen Latham-Wasserflugzeug unter Führung des Piloten Guilbaud erwartet würden. Mit ihnen sollte auch das finnische Wasserflugzeug „Turku" kommen, ebenso sei die schwedische Expedition mit zwei Schiffen und vier Flugzeugen bereits in der Nähe der Hinlopenstraße. Von allen Seiten kam also Hilfe; seit der unglückseligen Expedition Franklins ist für keine schiffbrüchige Polarexpedition soviel Hilfe aufgeboten worden, wie für uns. Wir fühlten tiefe Dankbarkeit all diesen tapferen Männern gegenüber, die nicht zögerten, für unsere Rettung ihr Leben einzusetzen, die die ruhige Heimat und ihre Familien verlassen hatten, um uns zu helfen.

Nach diesem mißlungenen Rettungsversuch Larsens war die Stimmung sehr schlecht; der General wurde nervös, und die ständige Bewegung des Eisblockes trug zur Besserung der Stimmung natürlich nicht bei. Der Wind hatte uns am 16. Juni einige Kilometer gegen Südost gebracht, doch am Tage von Larsens Flug begann ein ausgesprochener Südwind zu wehen, der uns gegen Norden trieb. Zwei Tage später, am 19. Juni, erreichten wir die nördlichste Stelle im Juni, 80° 38′ nördl. Br. und 27° 24′ östl. L., mithin betrug die Drift in diesen zwei Tagen fast zwanzig Kilometer. Jetzt aber änderte sich das Wetter, und wir sollten eine Woche Polarsommer erleben. Schon der 18. Juni war so klar, daß wir die Küste Spitzbergens von der Bruun- bis zur Platenspitze sehen konnten.

Larsen kam tatsächlich wieder angeflogen, hatte aber ebensowenig Erfolg wie gestern. Der General schleppte sich mühselig aus dem Zelt und beaufsichtigte selbst das Zeichengeben. Viglieri stand auf einem kleineren Eisblock, wo sich die astronomischen Apparate befanden, und winkte so

heftig mit den Armen, daß er einer Windmühle glich. Trojani und ich entzündeten Öl, in das wir Filme, Gummi, Isolatoren und verschiedene Stoffe ähnlicher Art warfen, die beim Brennen viel Rauch erzeugen. Leider waren diese Stoffe sehr rasch verbraucht und die Wirkung nur sehr gering. Da wir kein anderes Material zur Hand hatten, warfen wir auch die Krallen des Bären hinein, der einzige Erfolg war aber ein gräßlicher Gestank, der uns vertrieb. Der General schrie aufgeregt und forderte, besonders von mir, etwas zu tun und Zeichen von einem hohen Eisblock aus zu geben. Mit den zerrissenen Schuhen aber, wo jede Eiskante unmittelbar ins Fleisch einschnitt, war es nicht möglich, auf einen größeren Eisblock zu gelangen. Ich hatte schon am Tag vorher ein Stück grüner Filzdecke an das Bruchstück einer Aluminiumstange befestigt, und mit diesem Fähnchen gab ich, so gut ich konnte, Zeichen, obwohl ich der Zwecklosigkeit gewiß war; wenn der Flieger die violetten Karten, die an einem fünf Meter hohen Mast hingen, nicht sah, war es ausgeschlossen, daß er einen doch viel niedrigeren Menschen erblicken konnte, mochte sich dieser noch so verzweifelt bewegen, um sich bemerkbar zu machen.

Dasselbe Bild sollte sich auch am nächsten Morgen um 8 Uhr mit dem Flugzeug Maddalenas wiederholen, das in der Nacht aus Tromsö in der Königsbucht angekommen war. Während Larsen in Kreisen geflogen war, die er ständig vergrößerte, durchsuchte Maddalena das Gebiet systematisch, indem er von der Foyninsel, von der er ausflog, immer weiter nach Norden vordrang. Wir hörten den tiefen Ton seiner Motore sehr gut, dessen Höhe wechselte, je nachdem er sich entfernte oder näher kam. Schon hofften wir, daß er bald über uns sein würde, da wendete er und flog davon.

Wir funkten dies sofort an die „Città di Milano", die darauf versicherte, daß uns Maddalena am nächsten Tag gewiß finden würde. Er werde eine Funkeinrichtung mitnehmen, so daß wir ihm während des Flugs die Richtung angeben könnten. Und so geschah es auch; am nächsten Tage — dem 20. Juni — flog Maddalena von der Foyninsel aus nach unsern Angaben und kam so gerade auf uns zu. Plötzlich hörten wir seine Motore aus unmittelbarer Nähe, und schon flog der mächtige graugrüne Vogel, kaum 30 Meter hoch, über unser Lager! Doch gleich darauf entfernte er sich wieder. Viglieri verfolgte ihn mit dem Feldstecher, wobei er Biaggi die Richtung angab, die er funken solle; Biaggi übertrug diese Angaben eifrig in Morsezeichen. Ceccioni saß mit dem General vor dem Zelt, schrie vor Begeisterung und versuchte mit einem Spiegel aus Stanniol dem Flugzeug Blinkzeichen zu geben. Tatsächlich bemerkte Maddalena diese Blinkzeichen und kehrte rasch zu uns zurück. Er erzählte hierüber später, daß es wie beim Szenenwechsel im Theater gewesen sei. Plötzlich seien die Eisblöcke unter ihm auseinandergewichen und hätten unser Lager aufgedeckt, von dessen Lage bisher niemand eine Ahnung hatte, auch wenn sich das Flugzeug kaum einige zehn Meter von uns befand. Erst beim Suchen nach uns zeigten sich alle Schwierigkeiten, die das Eis mit seinen Schatten und Reflexen verursacht; aus der Höhe von einigen hundert Metern die einförmige graue Fläche mit dunklen Bändern — den Wasserkanälen — ohne weitere Einzelheiten; aus der Höhe von einigen Metern hunderte und hunderte Eisblöcke, ebensoviel verschiedene Schatten und Reflexe — und das alles fliegt ja mit der Schnelligkeit eines Expreßzuges. Hierzu kommt noch die Gefahr einer Notlandung, die fast unmöglich war.

Maddalena kam also zurück und flog jetzt fast anderthalb

Stunden lang ganz niedrig über uns. Von dem Flugzeug begannen sich kleine Gegenstände abzulösen, über denen sich gleich darauf graugelbe Fallschirme öffneten. Langsam schwebten die ersten für uns abgeworfenen Gegenstände zu uns herab! Das Aufheben besorgten hauptsächlich Biaggi und Viglieri, während Trojani und ich sie dann zum Zelt brachten. Das Auflesen war oft sehr schwierig, da viele Umwege um die Kanäle herum dazu gehörten. Aber was machte uns das! Ich glaube, von allen heruntergeworfenen Sachen freuten wir uns am meisten über die Schuhe; es waren zwar nur ganz gewöhnliche Halbschuhe ohne warmes Futter, aber sie waren immerhin viel besser als die Fetzen, die wir jetzt trugen. Mit ähnlicher Freude wurden außer neuen Akkumulatoren die Gewehre begrüßt, von denen eins leider vollkommen zerschellte, während an einem zweiten der Schaft abbrach. Wir vertrauten jedoch Ceccioni, der den Schaft tatsächlich auch mit einem festen Strick, den er überdies noch mit Klebstoff überstrich, vollkommen in Ordnung brachte. Das Gewehr schoß nur ein wenig nach links.

Leider waren bei diesem ersten Flug viele Sachen in die Kanäle gefallen und im Wasser verschwunden. Bei der großen Geschwindigkeit des Flugzeugs und dem kleinen Ausmaß unserer Eisscholle war es sehr schwer, etwas so abzuwerfen, daß wir es wirklich finden konnten. Außer den Schuhen bekamen wir ein Gummiboot, zwei Schlafsäcke*, etwas Schokolade und Gebäck, sowie schwarze norwegische Oblaten. Sehr willkommen waren uns Orangen und Zitronen, dagegen waren die Bananen leider halb faul und kaum genießbar.

* Von diesen Schlafsäcken bekam einen Biaggi, den anderen Trojani, der kränklich war. Später nahm sich Viglieri, der an Rheumatismus litt, den Schlafsack Lundborgs; ich selbst war immer gesund, obwohl ich nur zwei Nächte im Schlafsack verbracht habe.

Den erbetenen Kochapparat und Benzin hatte Maddalena leider nicht mitgebracht. Erst zwei Tage später wurden unsere Vorräte weiter ergänzt, da am 22. Juni fast den ganzen Tag Nebel herrschte und noch abends am Horizont lagerte. Dem ersten Besuch der Flieger folgten am selben Tag noch zwei weitere. ½1 Uhr nachmittags sahen wir wieder Larsen, aber er konnte uns mit seinem kleinen Flugzeug, dessen Pilot gleichzeitig Beobachter war und das keine Funkeinrichtung hatte, auch diesmal nicht finden. Jetzt signalisierten wir schon mit den großen Flaggen, die uns Maddalena herabgeworfen hatte und die wir an verschiedene Gegenstände banden, um sie besser kenntlich zu machen. Um 8 Uhr abends kam der dritte Besuch: ein mächtiges Flugzeug, von zwei kleineren begleitet. Sie flogen genau über unserm Lager hinweg, so daß wir das Zeichen auf der Tragfläche, drei schwarze Kronen auf weißem Feld, gut sehen konnten. Niemand von uns kannte das schwedische Abzeichen, und wir vermuteten, daß es das französische Flugzeug Guilbauds mit Amundsen wäre, begleitet von Larsen und Holm. Da die drei Flugzeuge unser Lager, obwohl sie es bestimmt gesehen haben mußten, überflogen und ihren Weg nach Osten fortsetzten, nahmen wir an, daß sie entweder nach unsern Kameraden suchten, die mit der Hülle der „Italia" weggeflogen waren, oder daß sie nach einer Landungsstelle fahndeten. Keine dieser Vermutungen war richtig; die Schweden waren auf der Suche nach Amundsen und zufällig an unser Lager gekommen.

11. Der erste gerettet!

Am Tag nach dem ersten Fliegerbesuch herrschte von früh an dichter Nebel. Gegen Mittag begann er zu steigen, und meine Meldung, daß sich die Sicht in der Nähe bessere, wurde im Zelt mit Befriedigung aufgenommen. Das Mittagessen bestand außer aus Bärenfleisch aus einigen mit Marmelade bestrichenen norwegischen Oblaten, was von meinen Kameraden mit großer Befriedigung, von mir geradezu mit Begeisterung aufgenommen wurde. In der letzten Zeit hatte ich das Fleisch wegen seines widerwärtigen Fischgeschmacks, der mit dem Alter immer schlimmer wurde, kaum noch essen können. Nur mit Aufbringung des ganzen Willens gelang es mir, einige Bissen hinunterzubringen, alles übrige erhielt Titina. Trojani bemerkte diesen meinen „Kampf mit dem Bären" und meinte, ich solle den General bitten, für mich Pemmikan kochen zu dürfen. Ich wollte aber nicht zweierlei Speisekarte einführen, da das größeren Verbrauch von Brennstoff bedeutet hätte, der an sich schon erschreckend abnahm. Ich war sehr dankbar gewesen, als auf Grund einer Andeutung Trojanis Nobile einmal Pemmikansuppe statt Bärenfleisch angeordnet hatte. Ich hätte nie geglaubt, daß ich Pemmikan einmal so begeistert essen würde.

Nach dem Mittagessen unterhielt sich Nobile mit Viglieri über die Maßnahmen zu unserer Rettung. Er meinte erbittert: „Wenn sie ein Flugzeug opfern würden, könnten sie einige kräftige Leute mit Schlitten und Hunden landen,

die uns zu den Inseln helfen würden." Ich glaube, daß es ziemlich schwer sein dürfte, Leute zu finden, die sich in ein Flugzeug setzen, von dem sie wissen, daß es bei der Landung geopfert werden muß; ein Pilot mag das vielleicht wagen, aber kaum Jäger, die wir zur Hilfe brauchten. Natürlich hätte man mit so großen Maschinen die Hilfsexpedition wenigstens näher an uns heranbringen können, entweder nach dem nächsten Punkt der Küste Spitzbergens oder auf die beiden Inseln. Von dort aus hätten sie versuchen können, zu uns zu gelangen. Es war tatsächlich erstaunlich, daß die italienische Hilfsexpedition daran nicht dachte, nicht einmal später, als der Wind uns bis auf 7 oder 10 Kilometer an die Leigh-Smyth-Spitze getrieben hatte. Kapitän Lundborg hat mir später versichert, daß es an beiden erwähnten Punkten leicht möglich gewesen wäre, auf dem Eis einen Landungsplatz, selbst für die größten Maschinen, zu finden.

Inzwischen verließ der Hauptmann der Alpini, Sora, am 19. Juni mit zwei Begleitern und neun Hunden den Beverlysund beim Nordkap. In mühseligem Marsch erreichte er drei Tage später die Brunnspitze, hatte sich uns also auf etwa 60 Kilometer genähert. Einem weiteren Vordringen auf die Broch- und Foyninsel, wo er unsere drei Kameraden suchen wollte, setzte der schlechte Zustand des Eises zwischen Spitzbergen und den Inseln zunächst ein Ziel. Giovannini war inzwischen zurückgekehrt, nachdem er neun Lebensmittellager zwischen der Platenspitze und dem Nordkap errichtet hatte. Sora brachte Lebensmittel auf einen Eisblock und drang dann nach drei mißglückten Versuchen mit dem jungen, kaum einundzwanzigjährigen Holländer van Dongen und fünf Hunden am 27. Juni auf die Brochinsel vor. Wir wußten vom Marsch Soras und setzten auf diesen ausdauernden Mann große Hoffnungen.

Deshalb enttäuschte uns die Meldung San Paolos sehr, die wir zwei Tage später erhielten, die übrigens irrig war, daß Sora infolge einer von Holm aus dem Flugzeug abgeworfenen Warnung vor dem schlechten Zustand des Eises in der Nähe der Inseln umgekehrt sei.

Der General hatte seine scharfe Kritik an den Hilfsexpedition noch nicht beendet, als Trojani mit der Meldung ins Zelt gekrochen kam, daß sich etwa 200 bis 300 Meter südlich von uns ein ideales, fast ganz ebenes Eisfeld befinde, das 300 Meter lang sei und auf dem ein kleines Wasserflugzeug oder ein Flugzeug mit Skiern glatt landen könne. Es wurde beschlossen, hiervon die „Città di Milano" sofort zu benachrichtigen; Biaggi und Viglieri gingen auf das Feld, um dort einige mit Anilin bestrichene Karten als Zeichen niederzulegen. Der Weg dahin war unsicher, und sie seilten sich deshalb an. Obwohl das unsere erste tatsächliche Aussicht auf Rettung war, wagte fürs erste niemand recht, zu hoffen, aus Furcht, daß dann die Enttäuschung um so größer sein würde.

Ich glaube, Penzo, dessen grauer Dornier-Wal am nächsten Nachmittag, 22. Juni, das grün-weiße Wasserflugzeug Maddalenas begleitete, hatte tatsächlich die Absicht, dort zu landen. Ich stand von allen am höchsten, auf einem fast 2 Meter hohen Eisblock, indem ich mit einer roten Flagge, einer von denen, die Maddalena heruntergeworfen hatte, winkte. Manchmal zog ich unwillkürlich den Kopf ein, da mir Penzo so niedrig zu fliegen schien, daß ich glaubte, er werde mich von dem Eisblock herunterwerfen. Mit einer so schweren Maschine, wie er sie hatte, wäre es vielleicht möglich gewesen, zu landen, zu starten aber sehr schwierig, wenn nicht ausgeschlossen.

Wir erhielten diesmal außer einem neuen Arzneikästchen — das vorgestern abgeworfene Kästchen war wahrschein-

lich ins Meer gefallen — auch neue Akkumulatoren, da die andern beim Aufschlag auf das Eis fast vollständig zerbrochen waren; außerdem zwei Gummiboote, von denen das eine oval und für etwa fünf Personen bestimmt war. Weiter bekamen wir Fleischkonserven, die aber auf Befehl Nobiles vorläufig aufgehoben wurden. Endlich, was für uns besonders wichtig war, Rauchsignalpatronen. Von Gewehren, die abgeworfen wurden, kam nur eins unbeschädigt herunter, so daß wir mit dem von Ceccioni wieder hergestellten jetzt zwei hatten. Gegen früher waren wir also sehr reich! Leider Gottes begann sich jedoch das Eis um uns herum und auch unser eigener Eisblock sichtbar zu verschlechtern. Das Wetter war prachtvoll, die Sonne glühte fast volle vierundzwanzig Stunden hindurch vom Himmel, an dem kein Wölkchen zu sehen war. Eis und Schnee gaben ihre Strahlen blendend zurück. Die Folgen waren bald zu spüren; es begann mit einem Jucken in den Augen und endete mit einem heftigen Schmerz, der bis ins Gehirn ging. Ich hatte schon vorher an Schneeblindheit gelitten, sie war im ganzen mild verlaufen, und ich hatte sie schon als erledigt betrachtet. Ich war daher sehr niedergeschlagen, als ich jetzt wieder, und zwar viel schlimmer als früher, schneeblind wurde. Ich saß neben dem Zelt, hatte die Schneebrille, die Maddalena vor zwei Tagen abgeworfen hatte, neben mir liegen und konnte die stark tränenden Augen nicht oft genug abwischen. Viglieri fragte überrascht, was mir fehle. Er vermutete, daß ich weine, und so war ungewohntes Mitleid in seiner Stimme. „Ich kann fast nichts sehen", antwortete ich ihm matt, und Viglieri ging nach einigen Worten der Aufmunterung, die Sache dem General zu melden. Unsere Lage schien jetzt viel ärger als anfangs: die Verletzungen des Generals und Ceccionis wollten durchaus nicht heilen,

keiner konnte auf dem verletzten Fuß stehen; Trojani war den Tag vorher an Fieber erkrankt und hatte 110 Pulsschläge; wenn jetzt ich noch blind wurde, was sollten die zwei Gesunden mit uns vier Kranken anfangen? Was sollte mit mir ohne Augenlicht geschehen, unter Fremden, von denen der größte Teil selbst krank war? Ich war bisher bemüht gewesen, nach meinen Kräften mit den übrigen zu arbeiten, und hatte auch nicht mit einem Wort das blutende Geschwür erwähnt, das sich bei mir auf dem rechten Unterarm gebildet hatte und unerträgliche Schmerzen verursachte, sobald ich mit der rechten Hand etwas zu tun versuchte. Die Kameraden erfuhren das erst, als mich Biaggi später einmal zufällig bei der Hand faßte und sie ahnungslos so kräftig drückte, daß ich vor Schmerz aufschrie. Der General fragte, was mir fehle. Als er das blutende, den größten Teil des Unterarms bedeckende Geschwür sah, schalt er sehr, daß ich es nicht früher erzählt hatte, und verband mir selbst die Wunde.

Viglieri berichtete, die italienischen Piloten hätten gefunkt, sie selbst könnten zwar nicht landen, sie hätten aber die Schweden, die ein kleines Flugzeug mit Skiern hatten, gebeten, auf unserm Eisblock zu landen und uns wegzubringen. Der General habe mit Rücksicht auf meine Augen beschlossen, ich solle als zweiter wegfliegen, als erster Ceccioni, nach mir Trojani, dann der General und am Schluß Viglieri und Biaggi. Nachmittags ließ der heftige Schmerz meiner Augen dank dem Schutz der dunklen Brille nach. Da das Fieber Trojanis gestiegen war, wurde beschlossen, daß er als zweiter fliegen sollte, und dann erst ich. Biaggi brachte mir ein Päckchen Zigaretten, auf das der gute Pedretti meinen Namen geschrieben hatte. Er hatte nämlich jedem ein Päckchen italienischer Macedonia-Zigaretten ge-

schickt. Biaggi versuchte mich mit der Erklärung „Lei domani sera Kingsbay" (Sie morgen abend Königsbucht) zu trösten. Biaggi sprach absichtlich so gebrochen, damit ich ihn besser verstehen konnte.

Am selben Abend erhielten wir wieder Besuch. Die Schweden kamen mit einem Flugzeug mit Skiern und einem Wasserflugzeug herbei. Sie fanden uns sofort, ohne Funken, nur mit Hilfe der neuen Rauchsignale. Sie kreisten eine Weile über dem zum Landen bestimmten Eisfeld und flogen wieder davon, nachdem sie einige Sachen mit roten Fallschirmen abgeworfen hatten. Meine Kameraden lasen alles auf, und wir stellten fest, daß die Schweden nicht nur sehr gewandt vom Flugzeug abzuwerfen verstehen — nichts war ins Wasser gefallen —, sondern daß es auch sehr praktische Leute sind. Wir erhielten einen tadellosen Karabiner mit Munition, Akkumulatoren, die gleichfalls unbeschädigt waren, ein kleines Gummiboot, eine Büchse Pemmikan, ein Arzneikästchen, Abdullah-Zigaretten, Orangen und eine Flasche Whisky. Was jedoch für uns den größten Wert hatte und uns mit einem Schlage alle Leiden vergessen ließ, war ein englischer Brief, in dem sie uns aufforderten, auf der zum Landen bestimmten Eisscholle die roten Fallschirme in Form eines T auszulegen, dessen Grundstrich die Windrichtung angeben sollte.

Am nächsten Morgen, dem 23. Juni, ging Viglieri mit Biaggi die Fallschirme auf dem Eisfeld so auszulegen, wie die Schweden es wünschten. Es war wieder ein herrlicher Tag mit völlig wolkenlosem Himmel; auf der Oberfläche unseres Eisblocks taute der Schnee stark, und große Pfützen begannen sich zu bilden. Wir hatten bereits gestern die Gummiboote auf den seidenen Fallschirmen untergebracht, jetzt schleppte sich Ceccioni aus dem Zelt heraus und half mir

Madalena (links) und Penzo † (rechts).

Sora, Hauptmann der Alpini.

Einar Lundborg.

Birger Schyberg.

mit Wort und Tat die Boote noch besser zu versichern. Dort, wo sie aufgestellt werden sollten, wurde der Schnee mit Rudern weggeschaufelt, Stücke wasserdichten Stoffes untergelegt und dann die Boote selbst daraufgestellt, die von mir mit einer Luftpumpe ordentlich aufgeblasen wurden. Der Tag war an und für sich warm, und die Arbeit erwärmte noch mehr, so daß ich beide Röcke weglegte und nur im Sweater blieb. In die Boote mußten alle Vorräte gelegt werden, die Nobile tags vorher sorgfältig verzeichnet hatte; schließlich wurde alles mit den prachtvollen seidenen Fallschirmen zugedeckt. Diese Arbeit nahm einige Stunden des Nachmittags in Anspruch. Ceccioni saß dabei auf einem großen Gummiboot und besserte ein zerbrochenes Ruder aus, während er mir Ratschläge erteilte, wie die verschiedenen Sachen einzuordnen waren.

Viglieri schlief nach dem Morgenspaziergang, bei dem er ins Wasser gefallen war, so daß er jetzt seine Oberkleider trocknen mußte. Er hatte übrigens in den letzten Tagen mit den astronomischen Messungen nicht viel Arbeit gehabt, da auch nicht das leiseste Lüftchen wehte; wir hatten ständig die gleiche Lage: 80° 38′ nördl. Br. und 27° 24′ östl. L. Der General schlief gleichfalls. Jetzt, wo Trojani krank war, besorgte ich die Küche allein, hatte aber nicht den Mut, Nobile mit der Frage zu wecken, was es zum Abendbrot geben sollte. Er wachte ziemlich spät auf. Da es jetzt zum Braten von Bärenfleisch zu spät war, wurde beschlossen, kalt zu essen: etwas Schokolade, ein wenig von Meerwasser durchtränkten Schiffszwieback — wir hatten das Paket aus einem Kanal gefischt —, einige etwas angefaulte Bananen und Oblaten mit Marmelade.

Die Flieger hatten uns übrigens jetzt einen Kochapparat mit Heizstoff „Meta" (in Form weißer Würfel) herunter-

geworfen, doch kann ich ihn nicht empfehlen; wir haben ihn selten benutzt. Er verbrauchte viel zu viel Brennstoff, die Flamme war wenig ausgiebig und hatte einen scharfen Geruch, so daß es immer notwendig war, das Zelt zu lüften. Später kochten wir früh die Schokolade damit, der Bärenbraten aber wurde nach wie vor auf dem selbstgebauten Herd hergestellt, der mit den Holzkästen unserer Apparate gefeuert wurde. Die Trümmer der Gondel waren bereits verbraucht. Nach dem Abendbrot, von dem wir nicht ahnten, daß es das letzte war, das wir mit dem General zusammen auf dem Eisblock verzehren sollten, wurde ein wenig Whisky verteilt, den wir aus unserm Glas tranken. Wenn früher Alkohol verteilt worden war, war das gewesen, als ob wir eine Arznei einnähmen. Wir hatten nach der Katastrophe zwei Flaschen gefunden, die reinen Spiritus zur Hälfte mit Wasser gemischt enthielten, der zur Füllung der Navigationsbussolen bestimmt war. Eine nahmen unsere drei Kameraden auf den Marsch mit, die andere blieb uns. Außerdem hatten Biaggi und Trojani später in einem entfernten Teil der Trümmer eine Flasche gefunden, die zu einem Drittel mit Kognak gefüllt war. Von diesem Alkohol gab der General ab und zu jedem einen Löffel, der dann von einem zum andern die Runde machte.

Kaum hatten wir den Whisky getrunken, als das Geräusch von Motoren ertönte. Wir hißten schnell die Signalflaggen auf den Mast, und Viglieri stellte inzwischen mit dem Feldstecher fest, daß es die schwedischen Flugzeuge waren, die kamen. Da bemächtigte sich unser aller eine große Aufregung. Nobile und Ceccioni schleppten sich aus dem Zelt, wo nur Trojani, halb entkleidet, in seinem Schlafsack blieb. Viglieri eilte mit Biaggi auf die zum Landen bestimmte Eisscholle, um dort mit Rauchpatronen Zeichen zu

geben, nachdem er vorher eine beim Zelt abgebrannt hatte, um das Lager zu bezeichnen. Eine dichte, vollkommen undurchsichtige Rauchsäule stieg fast senkrecht aufwärts, da beinahe gänzliche Windstille herrschte. Ich stieg auf den Eisblock mit den astronomischen Apparaten, wo gewöhnlich der Platz Viglieris war, wenn sich die Flugzeuge näherten. Er war niedriger als der Block, auf dem ich den Fliegern vorher Zeichen gegeben hatte, besaß jedoch den Vorteil, daß er sich ganz in der Nähe des Zeltes befand. Der General befahl mir, mit einem Fähnchen Zeichen in der Richtung der zum Landen bestimmten Eisscholle zu geben und das Vorgehen Viglieris und Biaggis mit dem Feldstecher zu verfolgen. Die Flieger flogen jetzt ganz niedrig um das Lager herum, und der Lärm ihrer Motore betäubte das an die Polarstille gewöhnte Ohr. Nobile fragte alle Augenblicke nervös, ob Biaggi und Viglieri bereits auf dem Landungsplatz seien und ob das Flugzeug schon lande. Die beiden waren nur zeitweise zu sehen, wenn sie auf den einzelnen Eisblöcken auftauchten; sie waren noch auf dem Weg. Dagegen flog ein Flugzeug sehr niedrig, und sein Motor verlangsamte seine Drehungen, so daß es schien, als ob es bereits lande. In dem Augenblick, wo ich das dem General meldete, erhob es sich aber wieder, und das wiederholte sich noch mehrmals. Es war offensichtlich, daß der Flieger mit den Skiern die Oberfläche der Eisscholle prüfte. Endlich aber blieb das Flugzeug auf der Scholle, der Motor begann in einem noch tieferen Ton zu summen, das Flugzeug sprang herum, indem es sich bald nach links, bald nach rechts neigte, bis es schließlich stehenblieb, obwohl der Motor noch lief. Es verliefen zwanzig Minuten gespannter Erwartung, und schließlich zeigte sich die hohe, schlanke Gestalt des Piloten in einem dunkelbraunen Fliegeranzug. Unter der Haube sahen wir sein ge-

rötetes Gesicht mit angenehmen offenen Zügen und einem Paar blauer Augen, die unser ganzes Lager mitleidig betrachteten.

Der Pilot blieb vor Nobile stehen, den wir stützten. Er erhob die Hand zum militärischen Gruß und stellte sich auf englisch vor: „Ich bin Oberleutnant Lundborg von der schwedischen Fliegertruppe." Er fügte hinzu, daß er glücklich sei, daß es ihm als ersten gelungen war, bei uns zu landen, und daß er uns helfen könne. Der General dankte ihm ergriffen und stockend. Schließlich bat er ihn, Ceccioni mitzunehmen, wenn er etwas für uns tun wolle.

„Ich hoffe, daß ich Sie alle zurückbringen werde, doch zunächst soll ich Sie wegführen," antwortete Lundborg, „ich habe dazu Befehl, da wir Ihre Ratschläge bei Nachforschung nach den übrigen zwei Gruppen brauchen. Übrigens wäre Ceccioni zu schwer; ich habe noch einen Mann im Flugzeug und kann einen schweren Menschen als Dritten nicht mitnehmen. Ich kehre noch heute nacht zurück, ihn zu holen, Sie können sich darauf verlassen." Der General war wegen dieser Antwort sehr verlegen, indem er auf uns blickte. Wir standen außer Trojani alle um ihn herum. Die englische Antwort Lundborgs wurde jetzt Ceccioni und Biaggi verdolmetscht. Ceccioni, der ja in erster Linie betroffen war, zögerte nicht einen Augenblick, sondern antwortete sofort, daß er völlig einverstanden sei, daß der General als erster abfliege. Niemand von uns hätte selbstverständlich anders geantwortet. Für uns war es das wichtigste, die beiden marschunfähigen Männer zurückzuschicken, die uns ständig an einen Ort fesselten. Ein Marsch mit ihnen war unmöglich, und sie zu verlassen, daran hatte auch in der Zeit der größten Bedrängnis, als wir noch keine Funkverbindung hatten, keiner von uns auch nur im entferntesten gedacht. Nach dieser einstimmigen Aufforderung, dem Ersuchen Lund-

borgs zu willfahren, gehorchte der General, wobei er nochmals die Bedingung wiederholte, daß Ceccioni in dieser, wir andern in der folgenden Nacht, stets zu zweien, abgeholt würden, was Lundborg wiederholt zusicherte. Die Nacht wurde gewählt, weil da die Sonne niedriger über dem Horizont stand, die Temperatur also sank und der Schnee härter war. Das war für das Landen günstiger, da sich die Skier dann weniger tief in den Schnee einbohrten.

„Es ist nicht notwendig, daß Sie noch etwas anziehen," sagte Lundborg zu Nobile, der nur mit einem Sweater bekleidet war, „je leichter wir sind, desto besser für uns." Der General befolgte diesen Rat und ließ auch seinen schweren Rock und die hohen Pelzschuhe im Zelt, die sich dann Viglieri aneignete. Wir halfen Nobile ins Zelt, wohin er ging, um sich von Trojani zu verabschieden und die Hefte mit den Funksprüchen und die Photographie seiner Tochter mitzunehmen. Inzwischen machte sich Lundborg mit uns bekannt. „Sie sind hier tatsächlich recht weit im Norden," sagte er, „das ist schon das richtige Polargebiet." Er machte mit einem Taschenkodak einige Aufnahmen, die dann als die einzigen Photographien unseres Lagers auf der Eisscholle durch die ganze Welt gehen sollten. Andere Aufnahmen gibt es nicht, obwohl Biaggi uns im Scherz oft mit dem Taschenfilmapparat photographierte; doch der Film war längst von der Feuchtigkeit verdorben.

Inzwischen schleppte sich der General aus dem Zelt; Lundborg verabschiedete sich kurz von uns, wobei er uns ersuchte, Ceccioni auf den Eisblock zu bringen, wo er wieder landen wollte, damit er dann keine Zeit verlöre. Viglieri und Biaggi stützten den General, der jeden von uns mit einem Kuß und den Worten „auf Wiedersehen!" umarmte, und dann begann sich die kleine Gruppe langsam zu ent-

fernen. Nobile wurde getragen, an schwierigen Stellen half auch Lundborg und später auch sein Beobachter Schyberg, der inzwischen den Motor abgestellt hatte und der Gruppe entgegenging. Ceccioni war so erregt, daß der Augenblick der Befreiung kam, daß er mich umarmte und begeistert küßte. Trojani erklärte indessen im Innern des Zeltes zufrieden: „So, jetzt ist der General fort, und ich kann mir also eine Orange nehmen." — Nobile hatte stets über die Lebensmittel gewacht und keine Ausnahme zugelassen, was natürlich in unserer Lage unumgängliche Notwendigkeit war.

Von einem Eisblock aus beobachtete ich den Marsch der Kameraden und unserer Retter — es ging sehr langsam. Nur Titina hüpfte fröhlich vor ihnen her und rechtfertigte so den Ausspruch Trojanis, daß sie von uns die größte Hoffnung auf Rettung habe, weil sie am leichtesten auf dem Schnee und auf den Eisblöcken laufen könne. Schließlich, nach etwa dreiviertel Stunden, erreichte die Gruppe die Eisscholle, auf der das Flugzeug stand; einige Minuten später begann der Motor zu summen. Biaggi und Viglieri eilten zu den Tragflächen, um dem Flugzeug die richtige Richtung bei der Abfahrt zu geben. Nobile verabschiedete sich nochmals von ihnen, der Motor erhöhte die Anzahl der Drehungen, und das Flugzeug begann über die Scholle zu gleiten, immer schneller und schneller, löste sich tadellos vom Eis, überwand die Eiswand im Süden spielend und kreiste über unserm Lager. Bald war es hoch oben am blauen Himmel nur noch ein kleiner Punkt, der sich rasch nach Westen entfernte.

Es war der 23. Juni, 1/2 11 Uhr abends Greenwicher Zeit. Begeistert winkten wir dem Flugzeug nach. Die Fesseln des Eises waren endlich dank der tapfern schwedischen Flieger zersprengt. Der erste von uns war gerettet!

12. Die Gruppe Viglieri.

Viglieri und Biaggi kamen zum Lager zurück. Die erste Tat des neuen Führers — er wurde selbst in dieser Polarwüste am nächsten Tag durch ein Telegramm des italienischen Marineministeriums offiziell bestätigt — war, eine Fleischkonserve zu öffnen und sie unter uns mit einigen Stückchen Zwieback zu verteilen. Hierauf machten wir uns daran, Ceccioni zum Landungsplatz der Flugzeuge zu schaffen. Er bat, ihn auf einem Schlitten zu befördern, doch die waren bei der Verlegung des Lagers fast vollkommen zerstört worden. Wir dachten daran, einen Schlafsack zu verwenden, aber auch das hatte keinen Sinn, da er auf den Eisblöcken schon nach wenigen Metern zerrissen wäre. Ceccioni unterbrach unsere Erwägungen damit, daß er selbst auf allen vieren fortzukriechen begann und erklärte, daß es ganz gut gehen werde, wenn wir ihm nur an schlimmen Stellen beistehen würden. Biaggi nahm einige Bretter als Brücke über die Kanäle mit; wir brauchten sie sehr bald beim Überschreiten des engen Kanals, der das Lager gegen Süden zu begrenzte. Ceccionis körperliche wie seelische Kraft war riesig; indem er den gebrochenen Fuß hinter sich herschleppte, kroch er auf allen vieren so schnell, daß wir Gesunden ihm kaum folgen konnten! Der Weg war maßlos schwierig. Das Eis veränderte sich jeden Augenblick. Wo die Gefährten mit dem General tadellos durchgekom-

men waren, war es jetzt nicht möglich, da sich inzwischen neue Kanäle gebildet hatten. So mußten wir große Umwege machen, was den Marsch natürlich außerordentlich verlängerte. An zwei Stellen war es nötig, Kanäle mit Hilfe kleiner in der Mitte schwimmender Eisschollen zu überqueren; dabei ging Viglieri voraus und hielt die Eisschollen von der andern Seite mit einer Spitzhacke fest. Biaggi legte die Bretter und Ceccioni kroch angeseilt beinahe auf dem Bauch hinüber. Dann mußte er auf der kleinen Eisscholle warten, bis der ganze Vorgang von der andern Seite wiederholt wurde.

Mitternacht war vorüber, als wir ermüdet auf dem Rand der Eisscholle niedersanken, auf der Lundborg gelandet war. Ich selbst war zum erstenmal hier und sah mich verwundert um. Es war tatsächlich ein kleines Wunder, inmitten der allgemeinen Wirrnis diese große ebene Fläche, von allen Seiten durch Eisblöcke begrenzt und hoch mit Schnee bedeckt! Auf dem entgegengesetzten Ende lagen die roten Flaggen, die die Landungsstelle bezeichneten, hie und da sah ich kleine grüne Flaggen, die den Fliegern Unebenheiten kenntlich machten, denen sie ausweichen sollten. Das Warten verlief anfangs heiter, meine Kameraden sprachen über die Pläne für die Zukunft — Biaggi scherzte, er werde unter dem Namen „Osteria al orso bolito" (Restaurant zum gekochten Bären) ein Wirtshaus aufmachen, Ceccioni wollte fliegen, bis sein Fuß geheilt sei, und Viglieri freute sich, bald wieder Dienst tun zu können. Er wollte nicht mehr im Marineministerium bleiben, sondern sich zum aktiven Dienst auf ein Kriegsschiff versetzen lassen. „Jetzt werden Sie bestimmt zum Korvettenkapitän befördert", meinte Biaggi, doch unser junger Oberleutnant hatte wenig Hoffnung, glaubte vielmehr, noch drei Jahre warten zu

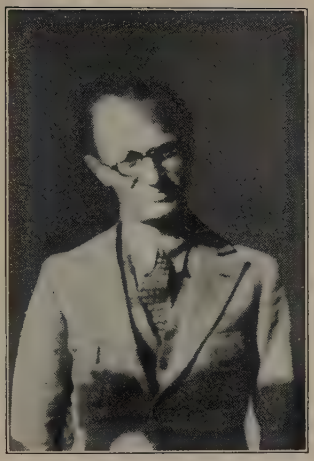
(Text & Bilder, Stockholm.)

Unsere Signalflaggen auf der Eisscholle.

(Text & Bilder, Stockholm.)

Nobile, unterstützt vom Verfasser (rechts) und Viglieri (hinter Nobile), begrüßt Lundborg beim „Roten Zelt".

Viglieri.



Trojani.

Ceccioni.

Biaggi.

Meine Kameraden vom „Roten Zelt".

(Text & Bilder, Stockholm.)

Der Verfasser bei den Vorräten.

(Text & Bilder, Stockholm.)

Das „Rote Zelt" mit dem Mast der Antenne.

Das zweite Lager auf der Eisscholle.

müssen. Wahre Verdienste pflegen selten belohnt zu werden; ich hoffe aber, daß mein Kamerad doch befördert worden ist, wie es ihm für sein mannhaftes Verhalten in vollem Maße gebührt.

Ich hörte dieser Unterhaltung schweigend zu und wagte selbst nicht, an irgendwelche Pläne für die Zukunft zu denken. Mir schien das alles so unbegreiflich, daß wir nach einem ganzen Monat voller Entbehrungen und Gefahren plötzlich wieder unter Menschen kommen sollten, und zwar mit der berechtigten Hoffnung, ja mit der Gewißheit der Rückkehr ins Vaterland! Es schien zu schön, als daß es wahr sein konnte! Ich wollte mich keinen Träumen hingeben, aus denen ein Erwachen dann um so schmerzlicher sein mußte. Noch befanden wir uns ja in dem elenden Lager auf der Eisscholle, die jeden Augenblick durch einen Sturm zerbrechen und im Ozean versinken konnte.

Die Zeit verlief langsam; es begann wärmer zu werden, die Sonne stieg höher über dem Horizont, es wurde zwei, drei Uhr, und immer waren die Flugzeuge noch nicht zu hören. Ab und zu entstand ein Geräusch, aber stets war es nur ein Eisblock, der umstürzte, wenn er von unten durch das wärmer gewordene Wasser so unterwühlt war, daß er sich nicht mehr in seiner Lage halten konnte. Ähnliche Geräusche hatten wir in den letzten warmen Tagen häufig vernommen. „Sie kommen nicht mehr," sagte ich zu Viglieri, „Sie werden sehen, daß sie sich mit der Rettung des Generals begnügen;" aber schon im nächsten Augenblick bedauerte ich diese Worte und das Unrecht, das ich den ehrlichen Schweden zufügte. Ceccioni, der stets das schärfste Ohr für das Geräusch der Motore hatte, rief, daß er die Flugzeuge höre, und nach wenigen Minuten hörten auch wir sie.

Ich nahm meine Brille ab und stellte fest, daß der Schmerz in meinen Augen bedeutend nachgelassen hatte. Trotzdem sah ich aber die beiden Flugzeuge nicht eher, als bis sie genau über unserm Eisblock waren. Viglieri eilte, eine Rauchpatrone abzubrennen. Es wehte ein leichter Westwind, der den Rauch von uns abtrieb. Die beiden Maschinen kreisten über uns, dann senkte sich die eine in einer steilen Spirale und begann über unserer Eisscholle niederzugehen. Der Flieger hatte offenbar die Richtung des Rauches nicht gut gesehen, denn er versuchte, mit dem Wind auf der Seite zu landen. Nun war der Wind zwar so schwach, daß das nichts schadete, aber etwas anderes merkten wir sofort. Das Flugzeug ging etwas zu spät herunter, verfehlte deshalb die Eisbarriere gegen Süden und berührte, nach Norden fliegend, mit den Skiern die Eisfläche erst in der Mitte. Der Doppeldecker glitt schnell über den aufgeweichten Schnee und näherte sich in ziemlicher Fahrt den spitzen Eisblöcken, die das ebene Feld im Norden begrenzten. Wir begannen zu fürchten, daß er nicht rechtzeitig zum Stillstand kommen und damit auf den hohen Eisblöcken beschädigt werden, wenn nicht völlig zerschellen würde. Auch der Pilot hatte dies offenbar schon selbst bemerkt. Er machte eine scharfe Wendung und riß die Maschine nach oben. Sie bäumte sich geradezu auf, schwankte zur Seite, der Schwanz erhob sich und das Flugzeug überschlug sich. Es blieb auf den oberen Tragflächen liegen, der Motor setzte aus.

Mit verhaltenem Atem hatten wir dieses Schauspiel verfolgt, das sich innerhalb einer Minute abgespielt hatte, eine Minute, die unsere ganze Hoffnung auf Rettung vernichtete! Über uns kreiste noch immer das zweite Flugzeug, dessen Besatzung den Unfall ihres Gefährten wohl mit

Spannung verfolgt hatte. Es kam tiefer herab und schien feststellen zu wollen, ob der Flieger unverletzt sei. Das war natürlich auch unser erster Gedanke. Wir eilten schnell zu dem Flugzeug hin, doch bevor wir dort waren, sahen wir, wie Lundborg von seinem Sitze sprang, an dem er angeschnallt gewesen war, und seinen Kameraden mit den Armen zuwinkte, daß er unversehrt sei. Tatsächlich hatte ihn der Salto mortale nur eine geschundene Nase gekostet. Er war sehr erregt und fragte mich später, was er nach der Katastrophe gesagt habe, er habe alles vergessen. Jetzt meinte er, daß die Maschine nicht mehr zu brauchen sei, wir könnten sie verfeuern. Der Propeller war zum Teil zerbrochen und die Metallteile, die die untere und obere Tragfläche verbinden, waren links vollständig verbogen; außerdem war ein Paar Skier abgebrochen. Der Motor war in Ordnung, doch war bei dem Fehlen jeder Hilfsmittel an ein Umwenden des Flugzeugs selbstverständlich nicht zu denken, ebensowenig an eine Ausbesserung. Wir drückten natürlich unserm neuen Leidensgefährten unser herzlichstes Beileid aus, doch Lundborg antwortete, daß das alles nichts mache. Vielmehr sorge er sich, was wohl Nobile sagen werde, der sich so sehr auf seine Zusage verlassen habe, uns noch im Lauf der heutigen Nacht zu ihm zu bringen.

Der General war übrigens von Lundborg zur schwedischen Hilfsexpedition gebracht worden, deren Schiff unter Kapitän Tornberg bei der Walfischinsel in der Hinlopenstraße verankert lag, etwa 250 Kilometer von uns entfernt.

Lundborg entlud seinem Flugzeug einen Karabiner mit Munition, einen Browning, zwei Messer in lederner Scheide und zwei imprägnierte Motordecken. Dann wandte er sich zum Gehen. Biaggi interessierte sich indessen für die Benzinbehälter, die auf dem Eis unter den oberen Tragflächen

ruhten. Mit Vergnügen hörte er, als ich ihm Lundborgs Äußerung verdolmetschte, daß mehr als 400 Liter vorhanden waren. Er versuchte mit Hilfe eines Beils zu den Behältern zu gelangen.

Wir mußten aber jetzt an die Rückkehr zum Zelt denken. Was sollte mit Ceccioni werden? Viglieri bestimmte, das Lager zum Flugzeug zu verlegen. Diese Übersiedlung war sehr notwendig, da die Eisscholle, auf der es bisher stand, schon merklich zerschmolzen war; auf allen Seiten bildeten sich neue Kanäle, und es war beinahe schon nicht mehr möglich, um das Zelt herumzugehen, da sich dort eine einzige große Pfütze gebildet hatte. Da mit der Verlegung des Lagers sofort in der nächsten Nacht begonnen werden sollte, wurde beschlossen, Ceccioni beim Flugzeug zu lassen. Auf der Tragfläche, wo er sich vollkommen im Trockenen befand, konnte er schlafen, und wir ließen ihm die beiden Motordecken und den Karabiner. Außer den genannten Sachen hatte Lundborg nur noch zwei Schaufeln, zwei Paar Skier, ein kleines Kästchen mit Arzneien, Verbandstoff und seine Flugkarte mit einem Notizbuch mit; alles übrige hatte er zurückgelassen, damit die Maschine so leicht als möglich sei und er diesmal zwei Mann mitnehmen könne.

Im Lager trafen wir Trojani schon angezogen, er hatte ja nach Ceccioni, zusammen mit mir, abgeholt werden sollen; er war von der Ferne Zeuge aller Geschehnisse gewesen. Nachdem wir Lundborgs Katastrophe an die „Città di Milano" gefunkt hatten, schickten wir auch einen Funkspruch an seine Frau. Das war das erste Privattelegramm, das überhaupt von unserer Station abging. Dann beantragte ich eine Beratung über die Möglichkeit eines Marsches zu der Broch- oder Foyninsel. Wir hatten jetzt ständig so

wenig Wind, daß sich die Lage unserer Eisscholle in mehreren Tagen nicht einmal um ein Kilometer verändert hatte. Außerdem brauchte nur noch ein Kamerad getragen zu werden, und wir hatten nunmehr ja an Stelle eines zweiten Verletzten einen gesunden und tapferen Helfer.

Viglieri aber lehnte eine Beratung ab, solange der General sich nicht selbst über die Lage geäußert hätte. Es wurde daher beschlossen, auf einen Funkspruch Nobiles zu warten. Lundborg begab sich nach Absendung seines Telegramms sofort ins Zelt und war bald fest eingeschlafen. Wir folgten seinem Beispiel. Ich selbst schlief im Freien, das erstemal in einem Schlafsack, und erwachte erst am Nachmittag. Lundborg war bereits draußen und sah dann meinen Vorbereitungen zum Kochen des Nachtmahls zu. Als wir uns zu dem gebratenen Bärenfleisch niedersetzten, zeigte es sich, daß er noch weniger davon zu essen vermochte als ich; er behauptete zwar, zuviel bekommen und keinen Hunger zu haben, doch Viglieri erkannte den richtigen Grund seiner Weigerung und gab ihm Schokolade und Zwieback. Abends erhielten wir den Funkspruch des Generals, er war inzwischen von einem schwedischen Wasserflugzeug in die Virgobucht auf der Däneninsel gebracht worden, wo die „Città di Milano" vor Anker lag, um uns wenigstens etwas näher zu sein.

Dieser erste Funkspruch Nobiles lautete sehr günstig: Er lasse augenblicklich ein kleines finnisches Junkersflugzeug mit Skiern versehen und habe für alle Fälle in England zwei kleine Sportflugzeuge, Type Moth, mit Skiern bestellt, die auf einer sehr kleinen Fläche und also auch auf unserer Eisscholle landen könnten. Er werde uns weitere Lebensmittel schicken, insbesondere Pemmikan, von dem die italienischen Flieger wenig herabgeworfen, Tee und Kaffee, was sie

ganz vergessen hatten — und endlich einen Benzinkocher. Benzin hätten wir ja gewiß jetzt genug. Hierin irrte er sich, denn es war bis auf 20 oder 30 Liter ausgeflossen.

Über die Bestellung der zwei Moth-Flugzeuge haben wir nie wieder etwas gehört. Die Befehlsgewalt Nobiles war nach seiner Rettung sehr beschränkt, und Romagna, der Kapitän der „Città di Milano", der ursprünglich seinem Befehl unterstellt war, war ihm jetzt eigentlich übergeordnet.

Das Telegramm rief bei den Italienern Begeisterung, bei Lundborg große, bei mir aber nur sehr geringe Hoffnung hervor, was ich begreiflicherweise nicht merken ließ. Selbstverständlich konnte nun zunächst von Abmarsch nicht mehr die Rede sein. Dagegen begannen wir mit der Verlegung des Lagers, und noch in derselben Nacht wurde der größte Teil der Lebensmittel zum Flugzeug gebracht. Niemals hätte ich gedacht, daß ich einen solchen Weg allein machen könnte, noch dazu mit einem schweren Rucksack! In der Nähe der Eisscholle war eine Stelle, an die ich heute noch mit Schaudern zurückdenke. Um über einen Kanal zu kommen, mußte man dort eine kleine Eisscholle benutzen, die in der Mitte schwamm. Sie ragte nur wenig aus dem Wasser heraus und wurde, wenn man vorsichtig daraufsprang, überflutet. Nun mußte man warten, bis sie ihr Gleichgewicht wiedergewonnen hatte, und konnte dann erst auf die andere Seite springen; ein Ausgleiten oder ein Fehlsprung hätte Ertrinken bedeutet, da der schwere Rucksack einen sicher unter das eisige Wasser gezogen hätte.

Wir legten die Lebensmittel in der Nähe des Flugzeugs auf eine von Lundborgs Decken nieder; Ceccioni bekam einen Schlafsack, in dem natürlich auch Lebensmittel befördert wurden. Als wir zum letzten — dritten — Male

ins alte Lager zurück wollten, beschwerte er sich, daß er die ganze Zeit, solange er allein war, aus Furcht vor Bären nicht geschlafen habe. Viglieri ordnete an, daß ich bei ihm bliebe, einer sollte immer schlafen, der andere wachen. Trotz dieser erschöpfenden Wachen, die länger dauern sollten, als ursprünglich vorgesehen, mußte ich auch bei Verlegung des Lagers weiter helfen.

Viglieri entfernte sich eiligst, da es plötzlich nebelig wurde. Ich habe nie etwas gesehen, was so schnell vor sich gegangen wäre, wie dieser Polarnebel aufzog. Es begann damit, daß sich am Horizont ein weißlicher durchsichtiger Vorhang bildete. Er stieg dann in Gestalt langer weißer Federbüsche am Himmel hoch, so daß dieser in einigen Minuten vollständig verschwunden war. Es war 2 Uhr früh, am 25. Juni. Ceccioni bat mich, ihn jetzt schlafen zu lassen, da er in den letzten sechsunddreißig Stunden kein Auge zugemacht habe. Ich antwortete, daß er bis 9 Uhr schlafen könne, dann würde ich mich selbst auf drei Stunden niederlegen, und dann könne er wieder ruhen. Ich half ihm in den Schlafsack und begann dann meinen Postengang, der sieben Stunden dauern sollte, vom Flugzeug bis zu den Lebensmitteln, dann zu der kleinen Eisscholle und wieder zurück.

Der Nebel war so dicht, daß man die Flagge auf dem Mast der Antenne kaum sehen konnte, obwohl das Lager in der Luftlinie kaum mehr als 250 Meter entfernt war. Die Zeit verging verzweifelt langsam, der Nebel wurde immer dicker, früh war kaum noch 50 Meter weit zu sehen. Ich stand an dem bereits erwähnten Kanal, gegenüber der beweglichen Eisscholle, als ich plötzlich einen Schatten bemerkte, der sich bewegte. Im Nebel schien alles ringsherum größer zu sein. Als ich noch näher an den Kanal herantrat,

sah ich, daß der Schatten ein Bär war, der auf die Eisscholle zugetrabt kam. Im Nebel erschien er ungeheuer groß. Das Flugzeug mit Lundborgs Karabiner war etwa 40 Meter entfernt, und ich eilte, da ich ohne Waffe war, dorthin, mich von Zeit zu Zeit umsehend. Ich weckte Ceccioni, der den Karabiner schußfertig machte, obwohl er kaum ein Ziel getroffen hätte, das ein paar Meter weit war. Er gestand mir dann, daß er noch weniger sehe als ich. Der Bär hatte es sich zum Glück überlegt und trollte sich davon, offenbar durch das Flugzeug erschreckt.

Ich legte mich, wie vereinbart, um 9 Uhr nieder, aber Ceccioni weckte mich fortwährend mit der Frage, wieviel Uhr es sei; so gab ich ihm schließlich meine Uhr, um wenigstens etwas Ruhe zu haben. Jetzt aber gestand er mir, daß er nur mit Mühe das Zifferblatt erkenne. Da war es für mich selbstverständlich nicht möglich zu schlafen. Ich ließ Ceccioni also wieder in den Schlafsack und streckte mich, in Lundborgs Motordecke gehüllt, neben ihm auf der Tragfläche aus. So konnte ich nach der Richtung sehen, aus der in der Regel die Bären kamen, von Westen oder Südwesten her, wo die Inseln und Spitzbergen lagen. Die Tiere fanden ihre gewohnte Nahrung, die Seehunde, auf dem stark zugefrorenen Ufer nicht und suchten daher auf dem Eis darnach, dessen zahlreiche Kanäle mit offenem Wasser die Seehunde zur Fischjagd anlockten. Tatsächlich befand sich auch am äußersten Rand unserer Eisscholle im dünnen Eis ein kegelförmiges, gelb gefärbtes Loch, das sich irgendein Seehund durchgebrochen hatte.

Am Nachmittag kam Lundborg, um nach uns zu schauen, insbesondere auch nach dem Zustand des Eisfeldes. Der Nebel war dünner geworden, und nur der Horizont blieb verhüllt. Unsere Eisscholle schien in Ordnung zu sein, nur

einige Stellen, wo der Schnee durch die Skier des Doppeldeckers abgerieben war, sahen verdächtig aus, grau bis grauschwarz; als wir sie prüften, fanden wir unter der dünnen Eisschicht fast 20 Zentimeter Wasser. Dieses war, wie wir uns später überzeugten, salzfrei, so daß wir kein Eis mehr zu schmelzen brauchten, wenn wir Trinkwasser haben wollten.

Wir hatten diesen ganzen Tag nichts zu essen. Ich hatte Viglieri, ehe er in der Nacht wegging, nach Lebensmitteln gefragt und aus seiner Antwort fälschlich verstanden, daß Ceccioni mit Vorräten versehen sei. Der hatte jedoch nichts. Obwohl einige Meter von uns mehr als 100 Kilo Lebensmittel lagen, wollten wir ohne Zustimmung Viglieris nichts nehmen. Erst als der Hunger abends unerträglich wurde, holte ich für uns beide etwas Schokolade und Zwieback.

Kurz vor 10 Uhr kam Viglieri mit Biaggi und brachte einige kleinere Sachen aus dem Lager. Er forderte mich auf, mitzugehen und bei der Verlegung des Lagers zu helfen, und es blieb mir, müde und hungrig, nichts anderes übrig, als dem zu entsprechen. An diesem Abend wurde auch das Zelt herübergebracht, das Trojani mit Hilfe von Klebstoff und den Resten der Leinenwände der Führergondel ausgebessert hatte. Er war wieder auf den Beinen, hatte aber noch immer etwas Fieber. Das Zelt wurde unter dem Flugzeug aufgestellt, um es gegen den Wind zu schützen. Wir reinigten den Platz vom Schnee und legten Holzbalken und Teile der Aluminiumhülle des Motors unter. Als Boden kam wasserdichter Stoff in das Zelt, den Lundborg von den Tragflächen seines Flugzeuges abgeschnitten hatte. Über dem Zelt ragte das Richtungssteuer mit seinem Zeichen in die Luft, einem gelben und blauen Streifen. Es ersetzte

unsere Signalflaggen in vollem Maße. Wir bauten auch den Mast der Antenne zunächst knapp neben dem Flugzeug auf; als wir aber sahen, daß dadurch das Senden beeinträchtigt wurde, stellten wir ihn etwa 10 Meter weiter ab zwischen dem Zelt und dem nördlichen Kanal auf.

Trojani polsterte das Innere des Zeltes mit den herrlichen seidenen Fallschirmen aus, auf denen wir dann in unsern schmutzigen Anzügen und groben Lederschuhen schliefen. Leider blieb dieses Lager nicht lange trocken. Da die Eisscholle zu tauen begann, sickerte das Wasser von unten und von der Seite her durch. Trotzdem wir unter uns noch trockene Kleidungsstücke legten, nützte das wenig, binnen kurzem war das Innere des Zeltes so naß wie früher. Die erste Nacht schliefen wir alle, gehörig müde, ohne daß jemand Wache gehalten hätte. Früh mußten wir feststellen, daß wir einen Gast hatten, einen Eisbären, der zwischen dem Zelt und dem Lebensmittellager herumspazierte. Biaggi schlief auf einer Tragfläche in einem Schlafsack, doch der Bär kümmerte sich nicht um ihn. Viel mehr interessierte er sich für die Vorräte, die er mit der Decke ein Stück weiterschleppte, in die sie eingepackt waren; doch wurde er scheinbar durch irgendein Geräusch aus dem Zelt aufgeschreckt und lief davon. Am nächsten Morgen sahen Biaggi und ich wieder einen Bären ins Lager kommen. Ich hatte Lundborg versprochen, ihn zu rufen, wenn sich wieder ein Bär zeigen würde, da er darauf brannte, einen zu erlegen. So rief ich ihn jetzt, doch das Jagdfieber packte ihn zum Glück so, daß er schon auf 100 Meter zu schießen begann, so daß sich der Bär, das Trommelfeuer des Karabiners verachtend, in vollkommener Ruhe entfernte. Wir hatten noch Fleisch von Malmgrens Bär, und meine Gefährten aßen es — wie es schien — sogar mit Appetit, obwohl es bereits zu stinken

anfing. Lundborg und ich hatten eine unüberwindliche Abneigung gegen diese widerwärtige Speise und hungerten lieber. Nur dadurch ist es zu erklären, daß wir gesund blieben, während alle andern mehr oder weniger verdorbenen Magen und Fieber bekamen. In den folgenden Nächten brachten wir noch die Gummiboote — wir hatten jetzt vier — und die Öl- und Benzinvorräte ins neue Lager; trotzdem blieben im andern Lager noch genug Reste, die herüberzuschaffen nicht lohnte.

Der Weg zum alten Lager wurde immer schwieriger. Die Tage nach Lundborgs Katastrophe waren durch sehr schlechtes Wetter gekennzeichnet; das Barometer sank fast drei Zentimeter, und von neuem hatten wir ständig Stürme, die das ganze ungeheure Eisfeld vor sich herzutreiben begannen. Der Wind kam anfangs von Norden, doch später drehte er sich häufig. Vom 19. bis 27. Juni war die Drift nur 26 Kilometer nach Südosten gewesen, da es fast immer windstill gewesen war. Jetzt trieben wir an einem einzigen Tag 23 Kilometer nach Südosten, so daß unsere Lage am 28. Juni 80° 20′ nördl. Br. und 28° 27′ östl. L. war. Am nächsten Tag setzte sich diese Bewegung gegen Südost fort, und als sich der Nebel über dem Horizont lichtete, erblickten wir die beiden Inseln Broch und Foyn weit von uns im Nordwesten, während Spitzbergen ganz nahe war. Wir konnten seine blauschwarzen, steil gegen das Meer abfallenden Felsen und den ungeheuren Gletscher bei der Leigh-Smyth-Spitze deutlich erkennen, der sich allmählich gegen Westen zu senkt und die Sonnenstrahlen blendend zurückwirft. Gegen Süd-Südost, stark von seiner Lage nach der Karte abweichend, hob sich der runde Bergkegel der „Großen Insel" ab, und es schien, daß die Küste nach Norden zu terrassenförmig gegen das

Meer abfällt. Wir waren kaum 12 Kilometer von der Leigh-Smyth-Spitze entfernt, und die Sehnsucht nach festem Land, wenn es auch nur ein öder, eisbedeckter, schrecklicher Felsen war, entbrannte mit neuer Stärke. Die Lage begann ja für uns ebenso trostlos zu werden, wie vor Lundborgs Landung. Die Funksprüche, die jetzt nicht mehr Nobiles Namen, sondern „Città di Milano" als Unterschrift trugen, forderten uns freilich auf, ständig das Wetter und den Zustand unseres Eisfeldes zu melden. Das geschah aber nach Lundborgs Ansicht nur, um festzustellen, ob es sich noch zum Landen eigne oder nicht. Sarko, der Pilot des jetzt mit Skiern versehenen finnischen Flugzeuges „Turku", machte erfolgreiche Versuche und wartete nur auf die Gelegenheit zum Start. Lundborg änderte fortwährend seine Ansichten, so wie sich der Zustand des Schnees auf unserm Eisblock veränderte: manchmal sank die Temperatur, der Schnee wurde hart und war zum Landen geeignet, dann war aber entweder Nebel bei uns oder die „Città di Milano" meldete Nebel auf Spitzbergen. Viglieri ließ mehrmals funken, daß das Wetter sehr gut sei; wenn es auch wegen des weichen Schnees nicht möglich wäre zu landen, könnten doch wenigstens Nachforschungen nach der mit der Hülle des Luftschiffs davongeflogenen Gruppe angestellt werden oder man könnte uns den versprochenen Kochapparat und Vorräte herunterwerfen. Am 1. Juli wurde uns gemeldet, daß die beiden italienischen Wasserflugzeuge mit Major Maddalena und Penzo und der schwedische dreimotorige „Uppland" zu uns fliegen und weiter nach den Gefährten forschen sollten, daß sie jedoch infolge Nebels bei der Leigh-Smyth-Spitze hätten zurückkehren müssen. Ich weiß nicht, ob sonst noch nach diesen sechs Unglücklichen gesucht worden ist, doch ist gewiß, daß wir die italienischen Flieger seit dem

22. nicht mehr gesehen hatten und daß wir sie auch bis zum Ende unseres Aufenthaltes auf dem Eisfeld — 12. Juli — nicht mehr zu sehen bekamen*.

Lundborg war erbittert, daß seine Landsleute nicht kamen, um ihm wenigstens seine Polarausrüstung und Vorräte herunterzuwerfen, er hatte ja alles an der Hinlopenstraße gelassen, um das Flugzeug zu erleichtern. „Wenn ich wenigstens meinen Primus (Petroleumkocher) hier hätte, wäre es möglich, zu kochen und Wasser zum Waschen und Rasieren zu wärmen", beschwerte er sich; wir hatten uns an diesen Mangel an Bequemlichkeit schon gewöhnt, das um so mehr, als wir uns jetzt wenigstens im Schneewasser mit Seife waschen konnten, die man uns herabgeworfen hatte.

Lundborg begann seine Ruhe und seine Hoffnungen, zu denen ihn der Funkspruch Nobiles über die Vorbereitungen der Flugzeuge veranlaßt hatte, zu verlieren, da er sah, daß wahrscheinlich niemand seinen Versuch wiederholen würde. „Sie haben nach meinem Unglück den Mut verloren; sie fürchten dieses Eis und wollen nicht zu uns fliegen!" Die starke Bewegung des Eises zwischen dem 27. und 28. Juni und später zwischen dem 3. und 5. Juli hatte auf seine Nerven großen Einfluß. Er hat mir später selbst gesagt, daß er sich erschossen haben würde, wenn ihn Schyberg nicht abgeholt hätte. Gleich nach seiner Ankunft hatte er gefragt, ob es nicht möglich wäre, Ceccioni mit einer Waffe und mit Lebensmitteln zurückzulassen, bis für ihn Hilfe käme, und uns auf den Marsch zu begeben. Dies wurde natürlich sowohl von mir als auch von Viglieri abgelehnt. Da wir jetzt Spitzbergen so nahe waren, wiederholte er den Vor-

* Siehe Nachtrag

schlag, und zwar sollten alle abmarschieren: Ceccioni sollte in einem Gummiboot auf Skiern transportiert werden. Ich war für diesen Antrag, Viglieri aber dagegen, und sein Mangel an Energie, der ihn hinderte, sich für den Marsch zu entscheiden, hat uns sicher allen das Leben gerettet; denn das Eis war für einen Marsch durchaus nicht mehr geeignet.

Ein Abmarsch hätte auch das Aufgeben der Funkstation bedeutet, unserer einzigen Verbindung mit den Rettungsexpeditionen. Er wäre aber nur in Frage gekommen, wenn die Italiener bei einer der kleinen Inseln und vor der Küste Spitzbergens Stützpunkte errichtet hätten — die Schweden taten dies später zur Rettung Lundborgs, indem sie die von uns etwa 12 Kilometer entfernte Esmarkinsel wählten — und so die Möglichkeit gehabt hätten, uns von der andern Seite aus zu helfen; zu dieser einfachen Lösung ist es aber nicht gekommen.

Als Lundborg sah, daß Viglieri von einem Marsch der ganzen Gruppe nichts wissen wollte, sagte er mir, er werde es allein versuchen. Ich wendete ein, daß ein einzelner bei den Eisverhältnissen, die von Tag zu Tag ungünstiger wurden, nichts ausrichten könne. Die Polarstürme hatten das Eis bereits so weit zerstört, daß sich überall neue Kanäle gebildet hatten. Der Kanal im Norden des Lagers verbreiterte sich zeitweilig zu einem richtigen See, der sich dann wieder binnen weniger Stunden, aber auch nur für kurze Zeit, mit angeschwemmten Eisblöcken füllte. Der Widerschein auf den Wolken zeigte, daß im Osten das Meer offen war, denn dort war der Schatten grau, während er sonst überall weiß war und also vom Eis herrührte.

Der Luftdruck war fortwährend niedrig, was natürlich veränderliches Wetter anzeigte. Als Barometer benutzten

wir einen Höhenmesser der „Italia", den wir nach der Katastrophe gefunden hatten und der eine Barometerskala hatte. Trojani und Ceccioni zeichneten auf einem Stück Millimeterpapier die Kurve der letzten Tage auf. Viglieri lag, sofern er nicht die Sonnenhöhe maß, größtenteils im Zelt, von rheumatischen Schmerzen gequält, während Lundborg neben ihm lag, mit einem Browning unter dem Kopf, sich trostlosen Gedanken hingebend. Biaggi beschäftigte sich entweder mit dem Radio oder schlief im Schlafsack auf dem Flugzeug; auf mich entfielen die Nachtwachen von abends bis früh, wofür ich am Tag schlafen durfte.

Sofern ich nicht meine Runde um das Lager machte — die Aufmerksamkeit galt jetzt in der Hauptsache dem Kanal im Norden, der von der Radiostation kaum 10 Meter entfernt war —, verbrachte ich die Zeit mit Lundborg, den ich auf andere Gedanken zu bringen suchte.

„Ich wundere mich," meinte er, „daß Sie im Lauf dieser Wochen auf dem Eisblock noch nicht wahnsinnig geworden sind, wenn Sie sehen, wie Sie der Wind nach allen Richtungen treibt. Weiß Gott, wo diese Bewegung enden wird; wir werden noch bis ins offene Meer, bis zum Franz-Josef-Land treiben!"

Wir hatten noch Zigaretten, die uns die Schweden herabgeworfen hatten und die zum Glück heil gelandet waren. Die italienischen waren ins Wasser gefallen und so salzig geworden, daß wir sie, auch nachdem sie getrocknet waren, nicht rauchen konnten. Lundborg hatte eine kleine Pfeife. Da sein Tabakvorrat zu Ende ging, erhielt er seinen Teil Zigaretten. Wenn ich zur nächtlichen Unterhaltung zu ihm kam, unterbrach ich seine trostlosen Erwägungen stets mit den Worten: „Machen wir ein wenig Rauch", was „Zünden wir uns eine Zigarette an" hieß. Bei der Zigarette

sprachen wir dann über alles mögliche, über Lundborgs Dienst in der finnischen Armee, über seine Rekorde als Flieger, über den Eisbrecher „Krassin", der sich am 1. Juli erst dem Nordkap von Spitzbergen näherte und auf den wir bis jetzt wenig hofften, über Malmgren und vieles andere.

„Ich habe mit der Mutter Malmgrens gesprochen," erzählte mir Lundborg, „sie hat keine Angst um ihn. Er hat ihr einmal gesagt, daß bei einem Unglück noch bis zu sechs Monaten mit der Möglichkeit der Rückkehr gerechnet werden kann. Doch ich bezweifle, daß die drei weiter als bis zur Broch- und Foyninsel gekommen sind. Ich glaube, ich habe ihre Spur im Schnee zwischen dem Lager und der Foyninsel gesehen. Es ist aber fast unmöglich, jemand auf diesem Eis zu finden, das kann nur durch Zufall geschehen. Ich bin oft kaum 6 Meter hoch geflogen, habe aber niemals etwas von ihnen gesehen. Als ich mit Nobile nach der Hinlopenstraße flog, schien es mir, als sähe ich eine Gestalt, die auf einem Eisblock saß. Der General schaute hinaus und hatte gleichfalls diesen Eindruck. Ich dachte an Malmgren und flog tiefer hinunter, doch es war bloß ein Schatten."

Diese nächtlichen Gespräche waren gewiß für uns beide ein großer Trost. Ich habe bereits erwähnt, wie schrecklich es im großen Schweigen dieser Polarwüste ist, sich nicht unterhalten zu können. Auch Trojani wurde vielleicht unter dem Eindruck dieses Meinungsaustauschs, vielleicht auch weil es ihm gesundheitlich bedeutend besser ging, jetzt gesprächiger. Die Unterhaltung mit ihm drehte sich — welcher Gegensatz! — um Japan mit seinen Zwerggärten und weißen Sakurablüten; er war einige Monate dort gewesen.

Viglieri dagegen wurde einsilbiger und wohl infolge seines Rheumas sehr reizbar. Das zeigte sich hauptsächlich

Lundborg und mir gegenüber, so daß ich nach Möglichkeit einem Gespräch mit ihm auswich. Ich nahm solche kleinen Zusammenstöße natürlich keineswegs ernst, da ich wußte, wie unser aller Nerven überanstrengt waren. Auch den Streit, der sich über Lundborgs Antrag abzumarschieren entwickelte, erachtete ich, obwohl ich diesen Antrag unterstützte, nur für das, was er tatsächlich war, für einen Ausbruch der gereizten Stimmung von Menschen, die nach mehrwöchigem Aufenthalt auf der Eisscholle sehen, daß ihre Hoffnungen auf Rettung noch ebenso gering sind wie zu Anfang. Daß wir unsere Moral stets aufrechterhalten haben, beweisen schon die Tatsachen, daß wir bei Verteilung der Lebensmittel und aller Arbeiten genau dieselbe Lagerordnung einhielten wie früher, und daß wir es später mit Ruhe hinnahmen, als die Schweden sich auf die Rettung Lundborgs beschränkten.

Der „Krassin", der große russische Eisbrecher von 11000 Tonnen und fast ebensoviel Pferdekräften, näherte sich uns. Die berechtigten Hoffnungen, die wir auf ihn setzten, wurden uns aber zum größten Teil durch einen unüberlegten Funkspruch der „Città di Milano" Ende Juni genommen, daß er die Däneninsel passiert habe und in zwei Tagen bei uns sein werde. Das war selbstverständlich ausgeschlossen. Ceccioni hatte sich eine Karte ausgeliehen und verfolgte mit einem Stück Papier als Meßstab auf ihr die Fahrt des Eisbrechers. Die „Città di Milano" gab uns regelmäßig Nachricht über den Schiffsort des „Krassin", und Ceccioni fragte die Kameraden oft: „Quanto migli oggi?" (Wieviel Meilen heute?). Bei diesen Gesprächen wurden häufig Befürchtungen geäußert: was wird, wenn dem Eisbrecher die Kohle ausgeht und er zurückfahren muß? Was, wenn er vom schweren Eis blockiert nicht weiter vordringen kann? Was, wenn seine Maschinen beschädigt werden?

Wir wußten tatsächlich nicht, wie wir uns jetzt das Wetter wünschen sollten, ob Wind, der das Eis aufbrechen und dem „Krassin" den Weg erleichtern würde, wenn er auch unserm Eisblock schadete; oder Frost und Windstille, die die Oberfläche unserer Eisscholle verbessern würden, damit Sarko auf ihr landen könnte.

Wir hatten ein unbeschädigtes Spiritusthermometer, das unter der Tragfläche des Flugzeugs hing; es wurde jetzt häufig abgelesen. Die Temperatur bewegte sich größtenteils um Null herum; tagsüber stieg sie Anfang Juli bis zwei Grad Wärme, und wenn sie nachts auf zwei bis drei Grad unter Null sank, war das nur eine Folge des Windes, der aber natürlich den Schnee wegwehte und damit seine Tiefe verringerte. Es begann um das Lager und um das Flugzeug herum zu tauen, und wenn man zum Herd oder zu der Radiostation wollte, mußte man große Umwege machen. Wir fürchteten begreiflicherweise, daß unsere Eisscholle die Wärme nicht mehr lange würde aushalten können und suchten ihre Dicke nach dem Rand abzuschätzen, der über das Wasser des Kanals im Norden herausragte. Das war allerdings wenig maßgebend, denn der Block hatte gewiß nicht überall die gleiche Stärke, und es war auch schwer, festzustellen, was der untere Rand der Schneeschicht war und wo das Eis begann. Auf Grund dieser unvollkommenen Beobachtungen wurde die durchschnittliche Stärke auf 80 bis 120 Zentimeter geschätzt.

In der Nacht vom 4. auf den 5. Juli begann sich das Wetter etwas zu bessern. Ich war wie stets auf Wache und vertrieb mir die Zeit, indem ich eine Zigarette nach der andern rauchte. Der Wind drehte sich gegen Nordwest, und ich hörte, daß im Zelt das Bild der Jungfrau Maria an die Zeltstange anschlug. Wir kannten alle diese Ge-

räusche so genau, daß wir wußten, aus welcher Richtung der Wind wehte, selbst wenn wir im Zelt lagen. Ostwind drang durch alle Ritzen des Flugzeugs und erfüllte die Luft mit den klagenden Tönen der Windharfe, die mich so sehr an die Herbstabende an ländlichem Feuer in der Heimat erinnerte; Nordwind bog das Zelt und brachte alle an der Zeltstange aufgehängten Gegenstände in Bewegung. Westwind rüttelte an der linken Zeltwand, deren Pflock niemals gut hielt, und Südwind — übrigens der seltenste — wehte trotz des Schutzes, den das Wrack des Flugzeugs gewährte, den Leinenvorhang des Zelts ins Innere, trotzdem er mit einer Schnur festgebunden war. Der Himmel klärte sich nach Mitternacht auf und hoch über dem Horizont entstieg die Sonne den Wolken. Trotzdem ich wußte, daß Viglieri die Lage feststellen wollte, konnte ich mich nicht entschließen, ihn aus dem Schlaf zu wecken, der ihn wenigstens für kurze Zeit seine heftigen rheumatischen Schmerzen vergessen ließ.

Ich schaute in das Zelt. Lundborg war wach. Er nahm bei Tag Morphium, um schlafen zu können, aber auch das half nur für Stunden. Ich kroch ins Innere und setzte mich zum üblichen Gespräch neben ihn, wobei ich zeitweise hinaussah, ob nicht etwas los sei. Ein starker Nordwestwind wehte, der Kanal im Norden war mit Eis gefüllt. Die Lage war im ganzen ruhig. Ich sprach leise mit Lundborg, während Ceccioni seine Karte durchsah. Der „Krassin" war nunmehr schon den zweiten Tag nördlich der Platenspitze, und es schien, daß er nicht vorwärtskönne. Wir erfuhren später, daß er vom 3. bis 11. Juli einen Maschinendefekt hatte. Außerdem war das Eis sehr schwer, und er lag daher in dieser Zeit tatsächlich fest. Ceccioni malte aus, was geschehen würde, sobald wir auf dem Eisbrecher wären. Er

versuchte, sich Lundborg durch Gebärden verständlich zu machen: „Mangiare, poi Whisky!" (essen, dann Whisky). „Whisky" wiederholte er mehrmals, indem er uns mit glänzenden Augen und halb geistesabwesendem Blick ansah. Lundborg seufzte nur, obwohl ich, ohne selbst im geringsten überzeugt zu sein, mit Bestimmtheit behauptete, daß wir alle gerettet werden würden und er sogar als erster. Wir hatten beschlossen, daß, wenn Sarko landete, Lundborg als erster starten sollte. Das war dem Mann gegenüber, der unser Schicksal nur teilen mußte, weil er uns hatte retten wollen, nur selbstverständliche Gerechtigkeit. Ich mußte aber meine ganze Beredsamkeit aufwenden, um Lundborg wenigstens einen Augenblick von seinen verzweifelten Gedanken abzulenken. Die Umgebung berechtigte leider in vollem Maß zu derlei Erwägungen. Selbst Viglieri hatte bereits aufgehört, herablassend zu lächeln, wenn ich sagte, daß wir sehr bald aus dem Zelt, wenn auch nicht unmittelbar, ins freie Meer hinausgeschwemmt werden würden, sofern es nicht unserer Eisscholle bereits vorher einfiele, in mehrere Stücke zu zerfallen.

„Diese Eisscholle ist sehr gut fürs Lager," hatte Viglieri erklärt, als wir es unter Lundborgs Flugzeug verlegten, „wenn die Stelle, wo wir das Zelt aufschlagen, schlecht wird, können wir ja ein Stück weiterrücken." Er hatte hierbei vergessen, daß die ganze Oberfläche mit der zunehmenden Wärme allmählich schlechter werden mußte.

In der Nähe des Zeltes war es verboten, irgend etwas Unnotwendiges liegen zu lassen, und wir hielten überall auf peinlichste Reinlichkeit: jeder Gegenstand saugte nämlich mehr Sonne an sich als der Schnee, und dieser begann dann darunter zu tauen. Aber alle diese Vorsicht half wenig; wer aus dem Zelt ins Freie trat, brach augenblicklich durch

den weichen Schnee und bekam in dem darunter befindlichen Wasser nasse Füße.

Das Wasser floß von allen Seiten in das Zelt, und die Fallschirme, auf denen wir lagen, waren bereits vollkommen durchnäßt. Es war unbedingt notwendig, das Lager zu verlegen; aber wir waren uns alle klar, daß die Tage auf der Eisscholle gezählt waren, auf der sich an vielen Stellen bereits schwarze, nur mit einer dünnen Eisschicht bedeckte Wasserpfützen zeigten.

Ich ging aus dem Zelt hinaus, um einige Pflöcke wieder einzuschlagen, die sich gelockert hatten. Aber diese Arbeit war vergeblich, der Schnee glich einem Brei, in dem die Pflöcke überhaupt nicht mehr hielten, trotzdem sie Metallspitzen hatten. Ich belastete den Zeltrand mit Benzin- und Ölkannen und ging zur Radiostation Nachschau halten. Alles war in Ordnung. Der Mast stand noch, und das kleine mit Flaggen und einem grünen Filz bedeckte Kästchen unseres Senders ruhte noch sicher auf den Brettern, auf die es Biaggi gestellt hatte.

Der Morgen des 5. Juli kam, und um 8 Uhr mußte ich Trojani wecken, damit er das Frühstück kochte. Ich nahm den Aluminiumtopf vom Kochapparat, wischte ihn mit einem Stück seidenen Fallschirms ab und holte dann aus einer Pfütze Wasser. Dann weckte ich Biaggi, der nach längerem Zögern seinen Schlafsack verließ, um die Frühmeldungen über unsere Lage, den Zustand der Eisscholle und das Wetter zu funken. Dann kroch ich ins Zelt; meine zehnstündige Wache war beendet. Dort maß Trojani mit mathematischer Genauigkeit einen Löffel Trockenmilch „Glaxo" ab, und Lundborg sah mit Interesse der Zubereitung der Schokolade zu, die dann ganz genau verteilt wurde.

In die Schokolade brockte man feuchten, vom salzigen Meerwasser durchtränkten Zwieback und hatte damit das Frühstück, von dem Lundborg mit Befriedigung feststellte, daß es „ein Frühstück ist, wie es gewöhnliche Leute haben". Bei dieser Bemerkung dachte ich an die vielen Leute, die jetzt beim Kaffee mit Sahne und Butterkipfeln ihre Zeitung lasen und sich wohl wunderten, warum „die Gruppe Viglieri" sich nicht zusammenriß und zur Küste Spitzbergens eilte, wenn sie nur etwa 8 Kilometer davon entfernt war. Soviel betrug die Entfernung nämlich am 5. Juli, und wir waren damit Spitzbergen näher als je bisher.

Meine Hoffnung auf Schlaf wurde durch den Funkspruch zunichte gemacht, daß die Schweden einen Stützpunkt in der Nähe unseres Eisblocks errichten und zu uns auf dem Moth-Sportflugzeug fliegen wollten.

Da war es nötig, die schlechten Stellen auf dem Landungsplatz durch Schnee auszubessern. Wir begaben uns also nach dem Frühstück bis auf Ceccioni alle dorthin. Wir durchmaßen die Eisscholle von Norden nach Süden und sahen, daß die Stellen, die Lundborg bei der Landung berührt hatte, sehr schlecht waren. Bei jedem Schritt brach man bis zu den Knöcheln ins Wasser ein. Ein Flugzeug konnte hier nicht landen, ohne den Bruch der Skier zu riskieren.

Einzig und allein der Ostrand war zum Landen geeignet, und zwar in nordsüdlicher Richtung. Zum Glück wehte der Wind von Nordwest, und es war möglich, gegen ihn aufzukommen; doch auch hier gab es viele schlechte Stellen. Wir sahen auf meinen Vorschlag hin jetzt von jeder Ausbesserung ab, da die Temperatur über Mittag steigen mußte und der Schnee von neuem aufgetaut wäre. Wir wollten vielmehr erst abends an diese Arbeit gehen, da das Flugzeug ohnehin in der Nacht kommen würde.

Nach der Rückkehr ruhten wir auf den Tragflächen aus, und hier kam es zu dem bereits erwähnten Wortgefecht, das in Viglieris heftigen Worten gipfelte, „jeder sei frei und könne gehen, wohin er wolle". Ich wies darauf hin, daß solche Worte wenig angebracht und in unserer Lage geradezu gefährlich wären. So wurde der Friede wieder hergestellt, zumal Viglieri sagte, daß er sich, wenn alle andern Rettungsmittel versagen sollten, gegen einen Abmarsch nicht mehr sträuben würde.

Die Umstände haben ihm später recht gegeben; wären wir jetzt abmarschiert, wären wir sehr wahrscheinlich alle zugrunde gegangen, ohne Land zu erreichen.

Nach dieser Auseinandersetzung ging ich endlich schlafen. Ich hatte kaum zwei Stunden gelegen, als mich die Stimmen meiner Gefährten und das Geräusch von Motoren weckten. Die schwedischen Wasserflugzeuge kreisten, sich bereits zur Rückkehr anschickend, über uns, und auf dem Eis bezeichneten rote Fallschirme die Stellen, wohin die abgeworfenen Gegenstände gefallen waren. Wir sahen dann zwei Wasserflugzeuge längere Zeit über der Küste kreisen, als wenn sie einen Landungsplatz suchten, um einen Stützpunkt zu errichten. Abgeworfen waren einige Büchsen Pemmikan und Schokolade, sowie schwedische Zeitungen, die die Aufschrift „Hauptmann Lundborg" trugen. Er war am 1. Juli zum Hauptmann befördert worden. Wir wünschten ihm Glück und waren besonders erfreut, als er den Inhalt eines für ihn abgeworfenen Briefes mitteilte, die Flugzeuge sollten noch im Lauf des Tages zurückkehren, und nachts wollte das Moth-Sportflugzeug bei uns landen.

Tatsächlich erschienen die Flugzeuge gegen Abend wieder und waren von dem dreimotorigen Flugzeug „Uppland" begleitet. Sie warfen für Lundborg ein Zelt für zwei

Mann, einen Schlafsack, einen Primuskocher, Whisky und Kognak und Post ab.

„Das betrifft eigentlich Sie," sagte Lundborg, indem er mir ein Telegramm übergab, das meine Schwester, die sich auf der Reise nach der Königsbucht befand, an ihn gerichtet hatte und in dem sie ihn bat, für mich dasselbe zu tun wie für Nobile. Aus der Rührung, in die mich diese Bitte versetzte, riß mich die Stimme Viglieris, der fragte, ob die Schweden beabsichtigten, in der Nähe von uns für das kleine Sportflugzeug einen Stützpunkt zu errichten und uns alle zu retten.

„Keineswegs, ich glaube nicht, daß ein Stützpunkt errichtet werden wird," antwortete Lundborg. Erst als er die begreifliche Verwunderung auf Viglieris Gesicht bemerkte, und da schwerlich anzunehmen war, daß eine so kleine Maschine mit beschränkter Flugweite von der Hinlopenstraße bis zu uns und wieder zurück fliegen könnte, verbesserte er sich und sagte, daß der Stützpunkt bei der Bruunspitze errichtet werden würde.

Weder das eine noch das andere war richtig, und Lundborg erklärte dies später damit, daß er den Stützpunkt nur erwähnt habe, weil er gefürchtet habe, daß wir ihm, ohne Hoffnung auf Rettung, nicht geholfen haben würden, die Bahn für seinen Start herzurichten.

Diese kleine Unaufrichtigkeit wäre überflüssig gewesen, unsere Moral war trotz des vereinzelten, durch überreizte Nerven hervorgerufenen Streites fest genug, daß wir alles für seine Rettung getan hätten, auch wenn wir selbst keine Aussicht mehr gehabt hätten.

Übrigens hatten die Schweden einen Stützpunkt, und zwar die Esmarkinsel. Doch gaben sie diese Tatsache nicht einmal später zu und sandten uns in der Meinung, daß

wir vielleicht das Flugzeug mit Lundborg auf ihr landen sehen könnten, ein Telegramm, daß die Landung als Notlandung darstellte. Die Esmarkinsel war nämlich nur 14 Kilometer entfernt, und bei klarem Wetter war es möglich, das Flugzeug bis dahin zu verfolgen.

Lundborgs Worte über den Stützpunkt erweckten zwar unser Mißtrauen, das hatte aber auf die nötige Arbeit keinen wie immer gearteten Einfluß. Er sagte zwar nicht, daß er als erster und allein starten wolle, doch ahnte das jeder von uns. Wäre übrigens das von den Italienern gemietete finnische Flugzeug Sarkos gekommen, so hätten wir Lundborg ohnehin als ersten abfliegen lassen, wie es schon besprochen war. Er traute uns jedoch in diesem Augenblick nicht und war sehr aufgeregt, weil für ihn die Rettung nahte. Er hatte schon vorher gezweifelt, daß der Zustand des Eises eine Landung ermöglichen würde und fragte jetzt Trojani, ob er glaube, daß selbst ein so kleiner Apparat wie der „Moth" werde landen können.

Viglieri, Trojani und ich rechneten aus, wie die Skier eines Flugzeugs das Eis belasteten. Die Belastung war im Verhältnis zur Fläche geringer als die durch den Fuß eines Menschen. Die Eisscholle mußte also das kleine Flugzeug besser tragen als einen Mann, der darüberschritt. Diese Berechnung befriedigte Lundborg sehr, er wurde aber wieder nervös, als wir mühsam auf Schaufeln den Schnee zusammentrugen und in die Pfützen stampften. Als Viglieri fragte, ob es nicht besser sei, eine besonders große Pfütze zu vermeiden und die Startbahn einige Meter nach der Seite zu verlegen, antwortete er gereizt, er werde die Bahn allein herrichten, wenn es uns zu beschwerlich sei.

Die Arbeit schritt selbstverständlich nur langsam fort. Biaggi konnte nicht helfen, da er am Radio unabkömmlich

und außerdem kränklich war; er hatte wieder rheumatische Schmerzen und Fieber. Wir drei andern waren durch die sechswöchige Unterernährung sehr heruntergekommen. Um die Landungsbahn nicht zu beschädigen, mußten wir den Schnee ziemlich weit herholen, und in den schwarzen Pfützen verschwand eine Schaufel nach der andern, ohne daß eine wesentliche Veränderung zu bemerken gewesen wäre.

So dauerte die Arbeit länger als drei Stunden; die Temperatur war leider mit der herannahenden Nacht gestiegen und betrug zwei Grad über Null; die Luft war feucht und schien uns geradezu schwül.

Kaum waren wir fertig, als von Osten her der große „Uppland" in Begleitung des kleinen Wasserflugzeugs „Hansa-Brandenburg" heranflog. Für Lundborg wurden wieder Lebensmittel und Tabak, außerdem eine Pfeife, seine Mundharmonika und ein Brief abgeworfen.

Während ich die Briefe schrieb, die ich mit Lundborg wegschicken wollte, — sie enthielten selbstverständlich die Versicherung, daß es uns sehr gut gehe und daß wir sicher in einigen Tagen durch Flugzeuge oder durch den „Krassin" gerettet würden — spielte Lundborg begeistert auf der Harmonika. Er hatte die Nachricht bekommen, daß er bestimmt gerettet werden würde, und befand sich deshalb in vorzüglicher Stimmung. Er verteilte sogar seine Wäsche an uns. Ich wünschte ihm herzlichst, daß er gerettet würde, doch hatte ich nicht die Hoffnung, daß seine Landsleute — oder er selbst, wie er uns stets versicherte — zu uns zurückkehren und wegen uns fünf Fremdlingen fünf Landungen auf der Eisscholle riskieren würden!

Mitternacht war vorüber, und der 6. Juli begann, als wir im Süden die schwedischen Flugzeuge um die Leigh-Smyth-Spitze kreisen sahen. Sie suchten uns alle etwas süd-

licher, als wir tatsächlich waren. Auch unsere erste Rauchpatrone blieb unbemerkt. Lundborg begann bereits zu fürchten, daß sie uns nicht finden würden, als sie gegen Norden lenkten und bald darauf über unserm Lager waren. Die großen Flugzeuge beachteten wir kaum, denn das kleine war für uns viel wichtiger. Die Landungsbahn war ungefähr 150 Meter lang und durch vier Skistöcke mit roten Fähnchen bezeichnet. Dort, wo der Flieger mit der Landung beginnen sollte, hatten wir ein T aus roten Fallschirmen gelegt, das die Richtung des Windes zeigte, der von Süden her wehte. Doch der Pilot des kleinen Flugzeuges — Leutnant Schyberg — kreiste nur einmal über der Landungsbahn, indem er in einer steilen Spirale bis auf 50 Meter herunterkam. Dann flog er gerade auf das Zelt zu und landete glatt auf der schlimmsten Stelle der Eisscholle.

Lundborg lief mit Viglieri hinter ihm her, half ihm die Maschine wenden und führte ihn dann auf die Landungsbahn, auf der das Flugzeug bis zu dem etwa 15 Meter von dem umgestürzten Doppeldecker angebrachten Buchstaben T glitt. Dann drehte der Pilot die Maschine wieder gegen den Wind, ohne den Motor auszuschalten und seinen Platz zu verlassen. Er forderte Lundborg offenbar sehr nachdrücklich auf, sich zu beeilen; dieser stürzte zum Zelt, holte nur seinen photographischen Apparat, während er alles übrige liegen ließ, und kehrte sofort wieder zurück. Wie ein Spielzeug sah Schybergs Doppeldecker aus mit den beiden Sitzen hintereinander und den Tragflächen, die kaum halb so groß waren wie die von Lundborgs Flugzeug. Der Pilot gab uns die Versicherung, daß er noch in dieser Nacht wiederkommen würde, Lundborg steckte meine Briefe in seine Brieftasche, versprach sie abzusenden, und wir drückten ihm die

Hand zum Abschied. Er bat noch Viglieri, sein Flugzeug oder wenigstens den Motor auf den „Krassin" zu bringen, und schon schwang er sich auf seinen Sitz. Der Motor setzte voll ein, und das Flugzeug glitt davon, zunächst ein wenig schwankend, wenn die Skier in Vertiefungen kamen. Noch ehe es ans Ende der Bahn kam, hob es sich ab, beschrieb über dem Lager einen Kreis und nahm dann, mit der „Uppland" zusammen, Kurs genau nach Westen.

Wieder war einer von uns gerettet! Wann kommt für uns die Befreiungsstunde?

13. Die letzten Tage.

Ceccioni verlor seine Zuversicht nicht. Er sollte ja als nächster starten. So befand sich der gute „Cavaliere" vor dem Zelt und legte die schwere obere Polarkleidung ab, um sich so leicht wie möglich zu machen. Ich hatte nicht den Mut, ihm zu sagen, daß das überflüssig sei und daß die Schweden sich auf die Rettung ihres Landsmanns beschränken würden. Ich half ihm vielmehr ausrechnen, wann das Flugzeug zurückkehren könnte. Nach Lundborg war der Stützpunkt bei der Brunnspitze, von uns aus also etwa 70 Kilometer. Rechnete man hin und zurück eine Stunde, so konnte Schyberg mit Aufenthalt bei der Landung in zwei Stunden zurück sein. Wir ahnten nicht, daß der Stützpunkt viel näher war, auf der Esmarkinsel, 14 Kilometer von uns, und daß der Flug hin und zurück kaum zwanzig Minuten gedauert hätte.

Stunde um Stunde verging, und nach vierstündigem Warten kehrte Ceccioni durchgefroren ins Zelt zurück, nachdem ich ihm versprochen hatte, ihn zu wecken, sobald ich die Flugzeuge hörte.

Die Flugzeuge kamen nicht zurück. Wir sollten nie mehr Motore über unserer Eisscholle hören!

Am 6. Juli abends erhielten wir Lundborgs Funkspruch, das kleine Flugzeug habe notlanden müssen und könne daher in dieser Nacht nicht zurückkehren.

Kein Versprechen, in der nächsten Nacht zu kommen, kein Wort über die Möglichkeit unserer Rettung, nur der Rat, mehr zu essen, man würde uns wieder Lebensmittel bringen, und die Erlaubnis, seine Sachen zu benutzen! Außerdem die nachdrückliche Warnung, nicht abzumarschieren, sondern, wenn unsere Eisscholle auseinanderfiele, auf eine andere, etwa ein halbes Kilometer weiter südlich, überzusiedeln. Lundborg hatte guten Grund zu diesem Rat, da er vom Flugzeug aus den schlechten Stand des Eises kaum ein Kilometer von uns und die weiten Flächen bereits offenen Meeres gesehen hatte, an deren Überschiffung selbstverständlich nicht zu denken war, da wir die großen Gummiboote wegen ihres erheblichen Gewichts nicht hätten mitnehmen können.

Viglieri antwortete in einer Weise, die ihm alle meine Sympathie gewann: er dankte für die Absicht, uns Lebensmittel zu bringen, und gratulierte Lundborg zu seiner Errettung. Kein Wort einer Bitte um Hilfe; der Leser urteile selbst, ob unsere Moral gut war! Woher kamen aber die Nachrichten, die einige Zeitungen nach Lundborgs Rettung brachten, daß wir halbtot vor Hunger, halb wahnsinnig vor Schrecken und stets in Streitigkeiten seien?

Ebenso freute ich mich über die Antwort Viglieris auf eine Anfrage des Kapitäns Romagna, wieviel in dieser Nacht gerettet worden seien. Die Antwort lautete: „Viglieri, Behounek, Trojani, Ceccioni und Biaggi bitten um Mitteilung des Schiffsorts des 'Krassin'!"

Konnten wir einen besseren Führer haben? Ich glaube, daß sich in diesen zwei Funksprüchen die ganze Seelengröße Viglieris zeigt. Er war der typische Seemann, der selbst im kritischsten Augenblick seine Ruhe behält und die richtige Art zu handeln findet.

Das waren übrigens unsere letzten Funksprüche. Der

Sender war zwar in letzter Zeit verbessert worden, da wir auf Rat der „Città di Milano" die Antenne anders eingerichtet und auf 46 Meter verlängert hatten, doch jetzt — am 7. Juli — setzte unser Empfänger plötzlich aus und sollte volle vier Tage stumm bleiben. Ceccioni und Viglieri untersuchten die ganze Einrichtung gründlich, konnten den Fehler aber nicht finden. Ein vollständiges Auseinandernehmen wurde verschoben, bis wir das Lager wieder verlegen würden.

Die Übersiedlung wurde am 8. Juli durchgeführt. Viglieri wählte einen Platz aus, der sich zwar auf derselben Eisscholle, aber etwa 60 Meter weiter südlich befand. Biaggi und Trojani hieben die unteren Tragflächen des Flugzeugs ab; sie lagen jetzt natürlich oben. Wir wollten das Zelt darauf aufstellen, in der Hoffnung, dadurch gegen die Nässe geschützt zu sein. Sie schienen stark und massiv zu sein, bestanden in Wirklichkeit aber nur aus ganz dünnem Holz, in das erst Biaggi und später auch ich große Löcher traten. Wir waren uns bewußt, daß es sich um die letzte Verlegung des Lagers handelte, denn überall um uns herum öffneten sich neue Kanäle, und es bestand kaum Hoffnung, daß wir die Eisscholle noch erreichen könnten, die Lundborg in seinem Funkspruch erwähnt hatte. Ich verließ das Lager unter dem Flugzeug mit wahrer Erleichterung. Ich hatte mich hier eines gewissen Unbehagens nie erwehren können bei dem Gedanken, daß das Flugzeug mit wenigstens anderthalb Tonnen und das ganze Lager, das gewiß kaum weniger als eine Tonne wog, hier auf wenigen Geviertmetern lasteten, wenn der Eisblock auch an dieser Stelle stärker zu sein schien als anderswo.

Da wir uns hier auf fast ebener Fläche befanden, richtete Ceccioni die Übersiedlung praktisch ein. Der größte Teil der

Vorräte wurde in die drei Gummiboote gelegt und an diese ein langes, bis zum neuen Lager reichendes Seil gebunden. Dieses Seil wurde dann eingeholt, und die Boote wurden so langsam zum neuen Platz herübergezogen. Wenn Eishöcker Schwierigkeiten machten, spannten wir uns vor die Boote und zogen sie darüber hinweg. In dem neuen Lager wurden die beiden Tragflächen nebeneinandergelegt und darauf das Zelt aufgestellt, so daß es etwa 30 Zentimeter über dem Schnee stand. Das Einsetzen der Zeltstange verursachte zwar Kopfzerbrechen, doch Trojani brachte sie zwischen den zwei Tragflächen unter, wo sie ganz gut hielt. Schwieriger war es, die Pflöcke einzuschlagen, denn der Schnee war bereits vollkommen verschwunden, und im Eis hielten sie nicht. Auf meinen Rat hin wurden drei Pflöcke an die Gummiboote angebunden, die für den Fall einer plötzlichen Benutzung ständig aufgeblasen gehalten wurden und alle unsere Vorräte enthielten. Die andern Pflöcke wurden mit Benzinkannen belastet.

Alle Fallschirme, das Bärenfell, der zerschnittene Schlafsack und sogar einer von den beiden neuen und fast die ganze Reservekleidung waren naß. Wir hingen alles auf die beiden andern Tragflächen des Flugzeugs, in der Hoffnung, daß es dort trocknen würde, was allerdings bei dem Wetter kaum anzunehmen war. Feuer zum Trocknen konnten wir uns nicht leisten, da alles Holz außer dem vom Flugzeug bereits aufgebraucht war. Wir kochten jetzt mit Lundborgs Primus. Ins Zelt gaben wir nur eine Leinenhülle des Flugzeugs, die trocken war. Es machte uns nichts, auf hartem Holz zu schlafen, die Hauptsache war, daß es trocken war.

Das Zelt bedeckte die Tragfläche nicht ganz. Vor dem Eingang blieb ein Stück frei, und hier mußte jeder, der ins

Zelt wollte, den Schnee von den Schuhen mit einer alten Kappe abwischen, damit er keine Feuchtigkeit hineinbrachte.

War das Zelt so einigermaßen gut aufgestellt, wenn es auch auf der freien Fläche nicht gegen Wind geschützt war, so machte der Antennenmast ziemlich viel Schwierigkeiten. Er fiel immer wieder um und mußte täglich mehrmals von neuem aufgerichtet werden.

Obwohl sich die Bedingungen zusehends verschlechterten und wir zunächst ohne Funkverbindung waren, waren die folgenden Tage die besten, die wir auf dem Eisfeld verlebten. Wir waren jetzt fünf unter dem „roten" Zelt, das wir nur im dringendsten Fall verließen. Wache hielten wir nicht mehr, da die Eisbewegung für uns kein Interesse mehr hatte, nachdem wir nirgendwohin mehr flüchten konnten und im Fall einer Katastrophe die einzige, wenn auch sehr schwache Hoffnung in den ständig bereiten Gummibooten lag. Das einzige, was uns noch interessierte, war die Bewegung der Eisscholle, auf der sich die Reste des ersten Lagers befanden. Wir sahen sie plötzlich 50 Meter südlich von uns, obwohl sie ursprünglich fast 300 Meter nördlich von uns gewesen war. Anfangs glaubten wir, daß es sich um die Trümmer der verschwundenen Luftschiffhülle handele. Bären kamen jetzt nicht mehr, da das offene Meer, das uns nun an vielen Stellen von der Küste trennte, auch für sie ein Hindernis bildete, obwohl sie auf kurze Strecken gute Schwimmer sind. Außerdem begannen die Küsten ja aufzutauen, so daß ihre Nahrung, die Seehunde, dahin zurückkehrten.

Das Gespräch drehte sich hauptsächlich um den General und um die erwartete Hilfe der Russen. Von Nobile waren wir ohne jede Nachricht; die Funksprüche waren jetzt ausnahmslos entweder „Città di Milano" oder „Romagna" unterzeichnet.

Wir wußten, daß der General Fieber hatte, doch nach dem Telegramm, das uns diese Tatsache gemeldet hatte, hatte es nicht geschienen, als ob es sich um eine schwere Erkrankung handelte. Wir alle hatten Nobile gern gehabt, solange er bei uns gewesen war; die Festigkeit und lächelnde Ruhe, die er in der ersten ärgsten Zeit unseres Aufenthalts auf der Eisscholle zur Schau trug, hatte unsere Freundschaft zu ihm verstärkt und seine späteren, durch Überreizung der Nerven und körperlichen Schmerz hervorgerufenen Zornesausbrüche änderten nichts an unsern Sympathien. Sein jetziges Schweigen jedoch erfüllte uns mit Staunen und rief bei meinen Gefährten eine gewisse Erbitterung gegen ihn hervor. Hatte er, selbst gerettet, uns vergessen? Wir ahnten nicht, daß er jetzt nur mehr dem Namen nach der Führer der Expedition war und daß er der Aufsicht und Kontrolle des Kommandanten der Hilfsexpedition unterworfen war, der ihm einst untergeordnet war. Seine Funksprüche an uns gingen durchs Schiffsbureau, wo ihre Unterschrift geändert wurde.

Wir ahnten nicht, daß der einst bewunderte Mann jetzt Zielscheibe von Angriffen der Weltpresse war, daß seine eigenen Landsleute ihn nicht zu verteidigen wagten und sich von ihm abgewendet hatten, daß ihn jeder verurteilte, während wir, die einzigen Menschen, denen das Recht eines Urteils zugestanden hätte, es für richtig und gerecht fanden, daß ihn Lundborg zuerst gerettet hatte, da sein Gesundheitszustand ihn hinderte, den verantwortlichen Posten eines tatsächlichen Führers unserer kleinen Gruppe auszufüllen. Ein Vergleich mit einem ähnlichen Fall aus der Polargeschichte mag hier angebracht sein.

Bei der Expedition Ericksons in das Gebiet nördlich von Amerika verließ Kapitän Barlett mit einem Kameraden die

Gruppe, deren Führer er war, um Hilfe für seine Leute zu suchen. Gegen diese Handlungsweise hat sich keine einzige Stimme des Protestes erhoben, und niemand hat ihn, wie im Falle Nobile, mit dem Kapitän eines sinkenden Schiffes verglichen, der bis zum letzten Augenblick auf seinem Platz auszuharren hat. Jeder wußte, daß das eine unsinnige Geste gewesen wäre, die Menschenleben gekostet hätte. Nobile gegenüber hat diese Objektivität gefehlt. Man vergißt, daß es sich bei einem sinkenden Schiff nicht um eine Geste handelt, sondern daß der Kapitän höchst notwendig ist, um die Rettungsarbeiten für die ihm anvertrauten Menschenleben zu leiten. Nobile konnte aber, solange er bei uns war, nichts für unsere Rettung tun, im Gegenteil, er hätte, da marschunfähig, bei einem Versuch, das Festland zu erreichen, unsere Rettung ebenso gehindert wie Ceccioni.

Das ewige Ziel unserer Gedanken war jetzt die russische Hilfe, und Wetten über den Tag wurden abgeschlossen, an dem sie kommen würde. Sie hatten selbstverständlich nur theoretische Bedeutung, trugen aber, und das fühlten wir alle, viel zur Hebung unserer Stimmung bei. Mich als Slawen fragten meine Kameraden oft, wie ich über den russischen Charakter und seine Ausdauer dächte. Meine Antworten konnten in vollem Maß befriedigen: „Wir brauchen keine Befürchtungen zu hegen, der Russe ist zwar von Natur zaudernd und scheint den temperamentvollen Menschen des Südens vielleicht langweilig, er arbeitet aber ausdauernd und ehrlich. Wenn die Russen ihre Rettungsarbeiten aus irgendeinem Grund einstellen müssen, dann können wir sicher sein, daß sie niemand auf der Welt vollbringen kann. Übrigens ist Professor Samoilowitsch Gewähr für die ernste Absicht, uns zu retten. Ich bin sicher, daß die Russen nicht mit Musik, Fahnen und in Paradeuniform erscheinen

werden, doch dafür kommen sie bestimmt, wenn es überhaupt in menschlicher Macht steht, mit einem Eisbrecher bis zu uns vorzudringen!"

Den Namen Professor Samoilowitschs — er ist Direktor des Instituts für Polarforschung und hervorragender Mineraloge — kannte ich aus der deutschen Zeitschrift „Arktis", die von der „Internationalen Gesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff" herausgegeben wird. Ich wußte, daß er mit dem rauhen und gefährlichen Klima des Nordens bekannt war. Aber bei all meiner Zuversicht war ich beinahe froh, daß unsere Funkeinrichtung jetzt nicht arbeitete und uns die Enttäuschung ersparte, die eintreten mußte, wenn etwa der „Krassin", von dem Kampf mit dem schweren Eis beschädigt, umkehren mußte. Solange wir keine Gewißheit hatten, daß eine Rettung unmöglich war, solange unsere armselige, langsam zerfallende Eisscholle nicht mit uns in den Wellen verschwand, solange und bis zum letzten Atemzug bestand die Möglichkeit der Hoffnung. Wie hatte doch Malmgren zu Nobile gesagt? „Im letzten Augenblick können Sie noch gerettet werden!"

Die Funkeinrichtung wurde im neuen Lager so gründlich untersucht, daß unser Schutzengel gewiß um sie gezittert und um das Wunder gebetet hat, daß unsere unerfahrenen Hände sie nicht vollständig verdarben. Ceccioni konnte bei all seiner Geschicklichkeit nicht vermeiden, daß ein dünnes Drähtchen in einem Kontakt riß. Die zur Ausbesserung notwendigen Hilfsmittel fehlten uns natürlich, doch Ceccioni wußte Rat: der Primus Lundborgs, ein Stück Zinkblech von einer Konserve und eine gebogene Zange ersetzten den Lötapparat, und der Draht war unter Ceccionis geschickten Händen leicht ausgebessert. Aber auch das nutzte nichts; der Empfänger schwieg beharrlich. Wir funkten zwar weiter-

hin, hatten aber natürlich keine Ahnung, ob es jemand hörte. Wir vermuteten, daß die Isolierung des Drahtes, der als Antenne für den Empfänger diente und frei auf dem Eis lag, undicht und der Draht damit „geerdet" war. Wir legten den Draht daher hoch, so daß er das Eis überhaupt nicht mehr berührte, aber auch das hatte keinen Erfolg. Wir gaben deshalb weitere Versuche auf und wendeten uns positiverer Arbeit zu, der Herstellung von Steinen zum Damespiel und von Schachfiguren.

Wir wußten, daß diese Tage die letzten auf dem Eisblock waren. Nach ihnen kam entweder die Rettung durch den „Krassin" oder der letzte verzweifelte Kampf ums Leben mit den Meereswellen und der Untergang. Sie verliefen beinahe idyllisch. Dreimal täglich summte Lundborgs Primus unter dem Zelt, wobei wir wegen des geringen Brennstoffverbrauchs den Hersteller immer wieder bewunderten und dankbar Lundborgs gedachten, daß er uns eine so angenehme Erinnerung an seinen Aufenthalt zurückgelassen hatte, wenn er auch nicht seinem Versprechen gemäß zurückgekommen war. Viglieri hatte noch triftigeren Grund zu dankbarer Erinnerung an Lundborg, da dessen Schlafsack in seinen Besitz übergegangen war und er sich darin seine rheumatische Hand wärmen konnte.

Als weiteres Andenken hatte uns Lundborg seine Stummelpfeife und zwei Schachteln mit Tabak zurückgelassen. Unser Vorrat an Zigaretten war aufgebraucht. Ceccioni und Trojani waren schwache Raucher und hatten mir ihren Rest gegeben, da ich als erster mit meinem Anteil fertig gewesen war. Dann hatte nur noch Biaggi Zigaretten gehabt; er gab, sehr freundschaftlich und sehr gerecht, jedem eine Zigarette nach dem Mittagessen und eine nach dem Abendbrot. Doch auch sein Vorrat war bald erschöpft, und

jetzt stopfte Ceccioni, der Lundborgs Rauchvorräte an sich genommen hatte, die kurze Pfeife. Diese machte nun die Runde wie bei den Indianern. Auch ich hatte etwas von Lundborgs Sachen geerbt; vor allem nahm ich seine Flugkarten mit seinem schwedisch geschriebenen Tagebuch an mich. Ich wollte es ihm natürlich zurückgeben, wenn wider alles Erwarten doch ein Wunder geschah und wir gerettet wurden. Ich bemächtigte mich auch seines Messers aus vorzüglichem schwedischen Stahl in einem Lederetui mit seinem Monogramm. Schließlich gab mir Trojani, der jetzt die Herrschaft über die Küche wieder übernommen hatte, einen Kochtopf von Lundborgs Kochapparat als Ersatz für den „Teller" Ceccionis, der beim letzten Umzug des Lagers in Verlust geraten war. In diesem Topf bekam ich früh meine Wasserschokolade, die so heiß zu sein pflegte, daß man nicht merkte, wie wenig Milch darin war. Mittags wischte ich dieses Universalgefäß mit einem Stück italienischer Zeitung aus, nicht ohne vorher die scharfsinnigen Erwägungen meines Freundes Tomaselli über das Schicksal der „Italia" zu lesen. Die Zeitungen stammten nämlich aus der Zeit, wo noch niemand etwas von uns wußte, und er ließ uns darin einige Stunden in der Höhe von 20 Meter (!) über dem Eis fliegen. Dann erhielt ich meinen Teil der Fleischkonserve, die Trojani mit ungewöhnlichem Erfolg mit Butter zubereitete und die mit Zwieback und Keksbrocken gemischt das beste Essen war, das ich überhaupt in meinem Leben gegessen habe. Wie an eine unklare und sehr entfernte Sache erinnerte man sich dabei an den widerwärtigen Fischbeigeschmack des verdorbenen Bärenfleisches. Das war zum Glück bereits vor einer Woche aufgebraucht gewesen, und jetzt war kein Bär mehr zu erwarten. Viglieri hatte angeordnet, daß die Fleischkonserven jetzt verbraucht werden dürften, da sie

für den Marsch zu schwer wären. Kein Befehl hatte größeren Erfolg; wir aßen zweimal täglich Konserven, mittags und abends. Wir blieben allerdings auch jetzt bei den verminderten Rationen. Wenn sie auch etwas größer als früher waren, überstiegen sie nur selten 400 Gramm täglich je Kopf.

Wenn jetzt jemand in unser Zelt geblickt und die Umgebung vergessen hätte, würde er den Eindruck von fünf Männern auf einer Expedition gehabt haben, die zwar schmutzig und bärtig, jedoch mit ihrem Schicksal völlig zufrieden waren. In der Mitte bei der Zeltstange saß Trojani, zwischen den ausgespreizten Beinen den Primus, der lieblich wie ein Samowar summte und den Inhalt des Kochtopfes rasch erwärmte, aus dem angenehmer Duft bratender Butter stieg. An einer Wand lag Ceccioni, sein Pfeifchen schmauchend, und ihm gegenüber Viglieri in Lundborgs Schlafsack, unsere letzte Lage in die Karte eintragend, neben dem Eingang hockte beim stummen Empfänger Biaggi, der mir im leichtesten Italienisch, das er sprechen konnte, irgendeine seiner Geschichten erzählte, die alle unvermeidlich mit einer Erwähnung der vor Spitzbergen ankernden Flugzeugflottille endeten: „Settemila cavalli, quaranta cinque motori e noi siamo sul pack!" (Siebentausend PS, 45 Motore, und wir sind auf dem Eise!).

Die Umrisse der Großen Insel verloren sich allmählich in den Nebeln des Horizonts, und ein ausgesprochener Südwind trieb uns genau nach Norden. Am 10. Juli erreichten wir 80° 29′ nördl. Br. und 28° 20′ östl. L., so daß wir in fünf Tagen 25 Kilometer zurückgelegt hatten. Der Wind drehte sich dann gegen Westen und trieb uns am folgenden Tag zur Abwechslung 6½ Kilometer nach Osten. Das Eis verschlechterte sich zusehends. Doch wir trösteten uns mit

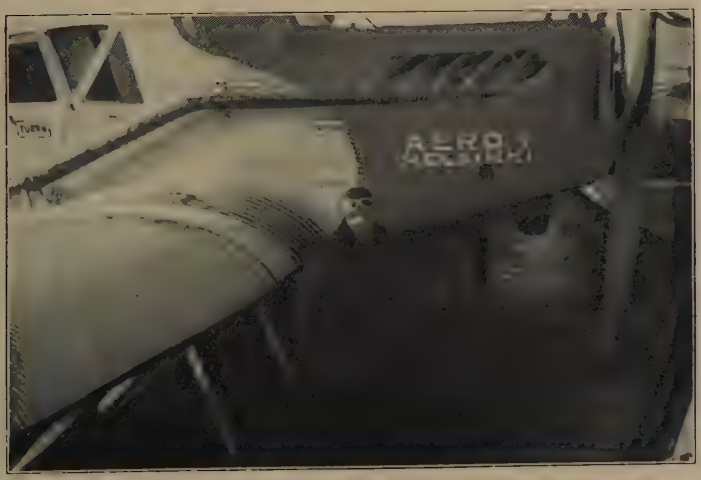
dem Gedanken, daß dies die Fahrt des „Krassin" erleichterte, dessen Schiffsort, uns unbekannt, den Gegenstand unserer Wetten bildete. Trojani gewann hierbei von Biaggi 100 Lire und erhielt dafür dessen letzte Abdullahzigarette.

Ceccioni zeigte, daß er nicht nur ein sehr geschickter Mechaniker, sondern auch ein hervorragender Damespieler war; vergeblich suchte er dann, ähnlich wie ich im Schach, einen Gegner. Das Spiel beschränkte sich auf Trojani und Viglieri, und wir übrigen sahen zu, sofern wir nicht gerade die Anzeigen der italienischen Zeitungen lasen und Erwägungen über die Vorteile anstellten, die der letzte Typ einer Automarke für den Besitzer haben kann. Schon zur Zeit von Lundborgs Anwesenheit hatten wir eine Art Börse unserer Lebensaussichten eingeführt, wo ich auf „Hausse" spekulierte, indem ich 80% des Nominalwertes anbot, während die Kameraden haufenweise für 2% verkauften. Jetzt war die Börse ganz flau, es bestand weder Nachfrage noch Angebot. Statt dessen begannen wir an Aufbesserung unserer Barbestände zu denken und beschlossen, an die „Città di Milano" eine Anzeige zu funken, die eine gesunde Sommerwohnung anpries, die augenblicklich zwar noch von fünf Personen bewohnt sei, welche sie jedoch bald zu räumen hofften. Die Luft sei garantiert bazillenfrei, Sonnen- und Wasserbäder, Winter- und vielleicht auch Flugsport einbegriffen. Wäre ein Journalist unter uns gewesen, ich glaube, wir hätten in diesen letzten Tagen der vollständigen Resignation und seelischen Ausgeglichenheit auch eine eigene unpolitische Zeitschrift herauszugeben begonnen, ähnlich wie auf der „Città di Milano" vor unserm Start „La Banquisa"* erschien. Die Unterbrechung der Funkverbindung, die früher in der Zeit der Hoffnungen und Enttäuschungen

* Italienisch für flaches Polareis.

(Text & Bilder, Stockholm.)

Das „Rote Zelt" unter Lundborgs Flugzeug.



Das finnische Hilfsflugzeug „Turku" mit seinem Piloten Sarko.

Der Eisbrecher „Krassin".

Treibeis an der Nordküste Spitzbergens, wie es Sora bei seiner Hilfsexpedition vorfand.

Der Kurs des „Krassin".

gewiß allgemeine Verzweiflung hervorgerufen hätte, nahmen wir in der jetzigen Stimmung der Versöhnung mit unserem Schicksal ziemlich gleichgültig auf. Ebenso entstand keine besondere Aufregung, als Biaggi am 11. Juli abends wieder eine kurze Nachricht von der Station San Paolo vernahm. Am nächsten Morgen erfuhren wir von der „Città di Milano", daß es sich um eine atmosphärische Störung gehandelt hatte, deren Folge war, daß vier Tage lang nicht einmal die großen Schiffsstationen eine Verbindung auf der kurzen Welle erreichten. Diese Nachricht hatte für uns nur die eine Bedeutung, daß sie Anlaß zu einer kleinen „gelehrten" Debatte über die Ursache der Störung gab, in der ich mit der Anschauung siegte, daß es sich um eine elektromagnetische Störung handelte, die etwa durch den Durchgang eines großen Sonnenfleckens durch die Meridianstellen hervorgerufen war, an denen wir und die Hilfsschiffe waren.

Dagegen elektrisierte uns die Nachricht, die wir kurz vor Mittag erhielten. Mariano und Zappi waren soeben einige Kilometer von der Brochinsel vom „Krassin" aufgenommen worden, beide gesund, Mariano aber sehr schwach. Über Malmgren schwieg die Nachricht vollständig, und vergeblich suchte ich zu erraten, was wohl mit ihm geschehen war. Hatte er sich vielleicht von seinen Gefährten getrennt? Es fiel mir nicht im entferntesten ein, daran zu denken, daß er, der als einziger von uns an Ertragen aller Mühsale der Polargegenden gewohnt war, tot sein könnte.

Mittags kam eine weitere aufregende Nachricht. Sie gab Biaggi Anlaß zur Bemerkung: „Armer Biaggi, jetzt wirst Du warm werden!" Es war die Mitteilung, daß sich der „Krassin" uns bereits nähere und daß es notwendig sei, daß Biaggi jetzt stündlich die Meldung von der „Città di Milano" über den Schiffsort des „Krassin" abhöre. Wir

trieben nach Nordosten und hatten bei Südwind in den letzten 24 Stunden 20 Kilometer zurückgelegt. Vielleicht waren wir am Ende gar in irgendeine Meeresströmung gelangt, obwohl das wenig wahrscheinlich schien. Gewiß ist, daß die letzte Meldung an die „Città di Milano" die Lage vom Vormittag mit 80° 38′ nördl. Br. und 29° 13′ östl. L. angab, obwohl wir gestern um dieselbe Zeit 80° 29′ nördl. Br. und 28° 40′ östl. L. gewesen waren!

Hierüber stellten wir jedoch keine weiteren Betrachtungen an, schlossen Wetten ab, wann der „Krassin" kommen würde — und spielten weiter Schach. Plötzlich hörten wir deutlich eine Schiffssirene! Es war am 12. Juli, 4.15 Uhr nachm. Greenwicher Zeit.

14. Die Rettung.

Noch nie, nicht einmal, als damals in der Nähe des Lagers die Eisschollen unter Donnerkrachen aneinanderstießen, waren wir so schnell aus dem Zelt gewesen wie jetzt. Ceccioni schleppte sich ganz allein heraus, stützte sich auf zwei Ruder als Krücken und sah mit uns zusammen nach Westen, wo die Sirene geheult hatte. Sofort wurde eine Rauchpatrone abgebrannt und eine Salve aus den Gewehren und Karabinern abgegeben. Ich eilte zum Flugzeug, das einen natürlichen Beobachtungsstand bot. Doch Biaggi war mir schon zuvorgekommen; er hatte unsern großen „Gucker" mitgenommen, den Dras später wegen seiner Schwere „Kanone" nannte. Biaggi beobachtete solange, als er das schwere Glas halten konnte. Er konnte uns sofort melden, daß er etwa 15 Kilometer westlich von uns den Rauch des „Krassin" sähe, daß dieser sich aber von uns zu entfernen schiene.

So sehr uns das begreiflicherweise enttäuschte, beruhigten wir uns bald in der Annahme, daß der „Krassin" einen leichteren Weg zu uns suchte. Der Himmel war bedeckt und die Sicht in die Ferne nicht sehr gut, so daß das Schiff seine Lage und damit auch den kürzesten Weg zu uns sicher nur schwer ausmachen konnte. Mit großer Ungeduld warteten wir, daß es 5 Uhr wurde, wo wir mit der „Città di

Milano" wieder Funkverbindung haben würden, um melden zu können, in welcher Richtung und Entfernung wir den „Krassin" sahen. Der Funkspruch wurde aber durch irgendeinen Zufall falsch verstanden und von der „Città di Milano" daher auch verkehrt an den „Krassin" weitergegeben. Wir hatten gemeldet, daß wir den „Krassin" südwestlich von uns sähen, verstanden wurde, daß wir uns südwestlich von ihm befänden! Der Eisbrecher begann gerade umzuwenden, als er den Rauch der Patrone sah. Andernfalls hätte sich unsere Rettung um einige Tage verzögern können, um so mehr, als in der Nacht Nebel kam.

Wir bereiteten uns zum letzten Abendbrot auf dem Eisblock vor. Viglieri opferte drei Konserven; wir waren, durch frühere Erfahrungen gewitzigt, noch immer vorsichtig und lehnten Biaggis Vorschlag ab, jedem eine ganze Konserve zu geben. Trojani plünderte den Buttervorrat allerdings tüchtig und bat mich dann, die Butterbüchse wegzunehmen, da er sonst nicht garantieren könnte, daß er die verbleibenden vier Kilo nicht auf einmal nähme!

Der „Krassin" kam uns ständig näher, und um 7 Uhr abends war die schwarze Rauchsäule ohne Feldstecher am Horizont zu sehen. Wir machten uns inzwischen fertig. Viglieri verteilte den Rest Wäsche und Schokolade, jeder packte seine wenigen Habseligkeiten in wasserdichten Stoff; ich natürlich auch Lundborgs Karten und Tagebuch. Dann warteten wir geduldig und verfolgten mit Staunen das Vordringen des starken Schiffes, wie es die Eisschollen, die uns solange gefangen gehalten hatten, spielend zertrümmerte. Der Rumpf hob sich, sobald er auf eine Eisscholle fuhr, und ging dann zwischen den Trümmern nieder, wie wenn er auf den Meereswellen tanzte. Zeitweise fürchteten wir, daß der „Krassin" auf unsere Eisscholle auffahren und das ganze

kleine Lager ins Meer fegen würde; aber wir kannten die Russen noch nicht und wußten nicht, wie sie ihre Arbeit verstanden! Es war ¼9 Uhr abends, als der „Krassin" an der Westseite unserer Scholle, etwa 30 Meter vom Zelt entfernt, anlegte und den Anker fallen ließ.

Das Deck füllte sich mit Menschen; hoch über unsere Eisscholle ragten zwei ungeheure gelbe Schornsteine mit rotem Stern. Viglieri, Trojani und ich eilten zum Rand der Eisscholle, während Ceccioni beim Zelt wartete und Biaggi den letzten Funkspruch absandte, Gruß und Dank allen, die zu unserer Rettung beigetragen hatten. Während die Matrosen eine kleine Brücke herabzulassen begannen, sprach Viglieri mit dem italienischen Journalisten Giudicci, der an Bord war. „Fragen Sie, was mit Malmgren ist", bat ich ihn. Giudicci antwortete: „E morto" — er ist tot! Das konnte ich nicht glauben! — Malmgren, der kräftige, abgehärtete Mann von unnachgiebiger Willenskraft und Energie sollte dort unterlegen sein, wo der schwache und des Polarlebens völlig ungewohnte Mariano widerstanden hatte? Leider sollte ich nur zu bald eine einwandfreie Bestätigung erhalten, die all meine Freude über die Rettung trübte.

Als die Brücke herabgelassen war, kam als erster Professor Samoilowitsch herab, ein stattlicher Mann mit Brille und blondem Bart, und umarmte uns alle der Reihe nach. Auf seinem Gesicht war die reine Freude über das große Werk der Menschlichkeit zu sehen, daß er mit seinen Leuten durch Rettung von fünf für verloren gehaltenen Menschen durchgeführt hatte; die gleiche Freude erglänzte auf den Gesichtern der ganzen Besatzung des „Krassin".

Dann strömt ein ganzer Menschenhaufen auf uns zu; wir können die Umarmungen kaum bewältigen und reichen

die Hände nach rechts und links. Bald sind wir vollständig umringt, und es folgt das unvermeidliche Photographieren. Ich bitte Samoilowitsch um eine Zigarette, und sofort werden mir von allen Seiten welche angeboten. Mit der ersten Zigarette bin ich wieder vollkommen glücklich. Wir begeben uns alle auf das Schiff, Ceccioni lehnt stolz die Tragbahre ab und humpelt mit Hilfe seiner Ruder allein hinauf.

Auf dem Schiff führte man uns in das Lazarett, wo Mariano und Zappi lagen. Beide waren sehr mager, besonders Mariano, die dichten Bärte ließen ihre Köpfe viel größer erscheinen als sie waren. Mariano spricht leise und bittet um größtmögliche Ruhe, die wir ihm selbstverständlich bereitwillig versprechen. Zappis Augen glänzen im Fieber, er spricht schnell und viel; mit Rücksicht auf Mariano bitte ich ihn aber, sich erst zu erholen und uns dann alles zu erzählen. Wir bleiben bei den beiden nur ein paar Minuten und gehen dann in den Speiseraum. Inzwischen wurden für uns die beiden Bäder zurechtgemacht. Da ich nicht glaube, die Gefühle eines Menschen schildern zu können, der sich nach 52 Tagen das erstemal wieder ausziehen und baden darf, nehme ich lieber davon Abstand.

Wir fühlten uns wie neugeboren in der neuen Wäsche und Kleidung, die uns die Russen gaben, die alles — von Strümpfen und hohen Stiefeln bis zu Mützen und wasserdichten Mänteln — vorbereitet hatten. Noch entstellten uns zwar die langen Bärte, aber wir waren saubere, vollkommen neue Menschen, als wir uns mit unsern Rettern an den langen Tisch in der Offiziersmesse niedersetzten. Wir fühlten uns so glücklich, neu zum Leben zurückgekehrt zu sein, daß wir gern bis zum Morgen im Gespräch mit unsern Rettern geblieben wären. Aber die Rücksicht auf die harte

Arbeit, die unsere Gastgeber in den letzten Tagen geleistet hatten, bewog uns, um 3 Uhr schlafen zu gehen.

Biaggi und Ceccioni wohnten gesondert, wir übrigen befanden uns im Lazarett, das aus zwei Räumen bestand, einem größeren mit vier Betten, wo Viglieri, Mariano und Zappi schliefen, und einem kleineren für mich und Trojani. Ich glaube, daß wir diese erste Nacht alle schlecht geschlafen haben. In diesen 7 Wochen hatten wir verlernt, in einem reinen Bett und hauptsächlich in der Wärme zu schlafen! Wir erwachten ziemlich zeitig und unser Pfleger, Anatol Iwanowitsch, eine Figur wie aus einem Roman Tolstois, mit gutmütigem Lächeln und ewig freundlichem „charascho?" bereitete uns Tee mit Wodka. Wir gingen zum Frühstück aber in den Speisesaal, da Mariano darum bat. Er meinte, wenn er uns essen sähe, bekäme er zu großen Appetit. Er konnte nämlich infolge seiner Entkräftung nur ganz leichte Krankenkost vertragen.

Wir suchten Mariano in jeder Weise zu schonen, konnten ihn aber leider von der lärmenden Gesellschaft Zappis nicht befreien, der ohne Rücksicht auf den Kranken den ganzen Tag Besuch empfing und sich bei seinen krankhaft überreizten Nerven ständig mit dem Pfleger stritt. Er verstand und sprach ein wenig Russisch, war aber dem armen Iwanowitsch gegenüber viel zu heftig und herrisch, obwohl dieser alles tat, ihn zufriedenzustellen. Oft verstand er allerdings nicht einmal, was Zappi wollte, und häufig konnte er seinen Wünschen auch wegen gegenteiliger Anweisungen des Arztes nicht nachkommen. So gab es bei jeder Gelegenheit lärmende Auftritte. Es wäre besser gewesen, die beiden Offiziere auseinander zu legen, aber dazu war kein Raum vorhanden, außerdem gab es keinen zweiten Pfleger. Auch Zappi wünschte es nicht. Als er aber nach einigen Tagen wegen

Überheizung der Kammer wieder großen Lärm schlug, wollten wir ihn mit Rücksicht auf Mariano und uns in die Kammer Ceccionis legen und diesen zu uns nehmen. Aber Zappi war auch damit nicht einverstanden, mäßigte sich jedoch nach unsern Vorstellungen in der Zukunft bedeutend.

Noch vor dem Frühstück hatten wir uns die Bärte abgenommen und wurden fast nicht erkannt, als wir uns dann unsern Rettern zeigten. Alles, was wir an Bord des Eisbrechers sahen, schien uns vollkommen neu. Schnell wurden besonders von mir Bekanntschaften mit der Besatzung gemacht, die größtenteils deutsch sprach, was keiner meiner italienischen Gefährten beherrschte. Gelegenheit sich zu unterhalten, war immer vorhanden, es gab sechs russische Journalisten, eine russische Journalistin, die sympathische Lubotschka Woronzowa, weiter waren da der italienische Journalist Giudicci vom „Corriere della Sera", Dozent Hoel von der Universität Oslo, ein hervorragender Geolog und Kenner Spitzbergens, der politische Kommissar Oras, ein besonders intelligenter und energischer Mann, der mit 31 Jahren bereits Vizeadmiral der russischen Marine war, Schrednewskij, der Arzt des „Krassin", der in Dorpat studiert hatte und nicht nur ein ausgezeichneter Arzt und guter Gesellschafter, sondern auch der beste Schütze auf dem Schiff war, der Estländer Eggi, der Kapitän des „Krassin", der erste Funkoffizier Eckstein, den wir nach der russischen Gewohnheit, alle Funker mit dem Namen des berühmten Erfinders der drahtlosen Telegraphie zu bezeichnen, „den großen Marconi" nannten, und noch eine ganze Reihe anderer Leute, die uns natürlich durchwegs ihre Freundschaft und Bereitwilligkeit bezeigten und die verschiedensten Fragen über unsere Erlebnisse stellten.

Hauptsächlich die Journalisten konnten immer noch

nicht begreifen, wie es möglich gewesen war, daß wir bei der Katastrophe am Leben geblieben waren, und ich mußte gestehen, daß ich das selbst auch nicht begriff. Sie fragten nach allem möglichen, die Verständigung war aber nicht gerade leicht, da nur einer — Spanow von der „Iswestija" — gut deutsch und ein wenig französisch sprach, während ein zweiter beide Sprachen einigermaßen beherrschte. Diese beiden dienten dann den andern als Dolmetscher, doch kann ich die Verantwortung für alles, was über uns in dieser Zeit auf dem „Krassin" geschrieben und in die Welt gefunkt wurde, nicht übernehmen.

Der „Krassin" ankerte volle zwei Tage bei unserm Eisblock, da er auf Anweisung der Italiener wartete, ob er nach den andern Schiffbrüchigen der „Italia" weiter suchen oder zurückkehren sollte. Für den ersten Fall hatte er um ein Flugzeug zu Erkundungsflügen gebeten, da sich seine eigne Junkersmaschine mit Tschuchnowski in der Rijpbucht bei der Wredespitze befand, wo bei der Notlandung das Fahrgestell beschädigt und zwei Propeller zerbrochen waren. Die Mannschaft brachte inzwischen alle Trümmer des ersten und des letzten Lagers, auch das Flugzeug Lundborgs, unsere Vorräte und sonstiges Eigentum an Bord.

Auf dem Schiff wurde viel darüber gesprochen, ob weiter gesucht werden würde oder nicht. Wir alle vom „roten" Zelt waren dafür, einzig und allein Zappi hielt es für überflüssig. Er hatte auch auf eine telegraphische Anfrage des Marineministeriums, was er von dem Schicksal der Luftschiffhülle mit den sechs Mann halte, in diesem Sinn geantwortet. Seiner Ansicht nach war die Hülle nach der Katastrophe verbrannt, und der Rauch, den wir gesehen hatten, war dieser Brand gewesen.

Die Entscheidung lautete, weitere Nachforschungen vorläufig einzustellen und die Geretteten so rasch als möglich nach der Königsbucht zu bringen. Dieses Telegramm brachte auf dem „Krassin" große Erbitterung hervor, und die Führer der Hilfsexpedition beschlossen sofort, weitere Nachforschungen anzustellen, sobald sie uns den Italienern übergeben und ihre Maschinen ausgebessert haben würden. Der „Krassin" hatte nämlich die Schaufel einer Schraube gebrochen, und das Steuer war so beschädigt, daß das Schiff ihm bei kleinen Kursänderungen nicht mehr gehorchte. Der „Krassin" wollte zunächst um die Foyninsel herumfahren, wo zwei Männer gesehen worden waren. Man hatte ursprünglich gedacht, daß sie von Amundsens Flugzeug seien, doch aus ihren Zeichen ergab sich, daß sie zur Expedition Soras* gehörten und daß noch ein Mann bei der Platenspitze zurückgeblieben war. Sobald diese Leute abgeholt sein würden, wollte der „Krassin" zur Rijpbucht zu Tschuchnowski vordringen, um ihn, seinen Gefährten und die Junkersmaschine mitzunehmen. Dann wollte er unmittelbar nach der Königsbucht dampfen.

So verließen wir am 14. Juli 4 Uhr früh das Eisfeld, auf dem wir sieben Wochen mit der ungewissen Hoffnung auf Rettung zwischen Leben und Tod geschwebt hatten; jetzt war das Ende aller Mühsale gekommen, von denen die seelischen viel schlimmer als die körperlichen gewesen waren! Nun kehrten wir zu neuem Leben zurück. Wir nahmen den gleichen Kurs, auf dem der „Krassin" zu uns gekommen war, und hatten zunächst offenes Meer. Unser Eisfeld hatte offensichtlich den Rand des Eises gebildet, denn kaum 2 Kilometer davon befand sich auf drei Seiten — Westen, Süden und Osten — freies Wasser. Um 1 Uhr nachmittags kamen

* Es waren Sora und van Dongen.

wir an der Stelle vorbei, wo Mariano und Zappi gefunden worden waren. Bis zum Horizont war das dunkelgraue Meer unter dem trüben Himmel offen, nur hie und da schaukelte ein scharfkantiges kleines Stück Eis, das kaum ein Meter im Durchmesser hatte.

Um 7 Uhr abends kamen wir nordwestlich von der Brochinsel wieder in Packeis und hatten nun Gelegenheit, die Arbeit des „Krassin" in der Nähe zu sehen. Von der Kommandobrücke aus war das tatsächlich ein einzigartiger Anblick: der Bug glitt auf das Eis hinauf, so daß es schien, als ob sich der ganze Eisbrecher auf dem Block befände; doch in Wirklichkeit greift nur ein kleiner Teil mit seinem Gewicht an. Das Eis zerbricht unter dem Druck, und die geborstenen Stücke drehen sich unter Krachen zu beiden Seiten des Schiffes um, einen Augenblick unter dem Wasser verschwindend, das bis zum Deck hoch hinaufspritzt. Anfangs war das Eis etwa 80 Zentimeter dick, und die Arbeit ging leicht vonstatten. Als wir uns aber der Platenspitze näherten, kam der „Krassin" auf anderthalb bis zwei Meter dicke Eisschollen und gegen diese natürlich viel langsamer vorwärts. Das Schiff fährt auf die Eisscholle auf, hält an, geht zurück und greift wieder an, — manchmal muß das fünfmal wiederholt werden — die Glocke der Kommandobrücke ertönt ununterbrochen im Maschinenraum, bis das Eis schließlich nachgibt und die Stärke der zertrümmerten Scholle an der Bruchfläche beurteilt werden kann. Als wir uns später Tschuchnowski näherten, waren die Eisschollen noch mächtiger, und wir kamen während der ganzen Nacht kaum einige Kilometer weiter!

Noch ehe wir an die Foyninsel gekommen waren, erhielten wir einen Funkspruch, daß Sora und seine Kameraden von schwedischen Wasserflugzeugen, die ein finnisches

Flugzeug begleitete, abgeholt würden. Unsere Besatzung bedauerte es sehr, daß ihr damit die Gelegenheit genommen war, weitere Schiffbrüchige zu retten. Wir dampften nun zur Platenspitze, um den dort zurückgelassenen Mann Soras mitzunehmen.

Als wir an der Küste entlang fuhren, waren die Karten wieder so ungenau, daß unsere Offiziere zeitweise nicht wußten, ob wir uns tatsächlich an der Platenspitze befanden, die nach der Karte nördlicher und weniger zergliedert sein mußte. Hier zeigt sich wieder, was wir und die Hilfsexpedition schon früher festgestellt hatten, daß alles östlich des Nordkaps nur ungefähr kartiert ist und daß die Inseln ungenau eingezeichnet sind, ja viele überhaupt fehlen. Die Meerestiefe ist nicht angegeben, so daß der „Krassin" stündlich loten mußte, da es viele ausgedehnte Untiefen gab. Diese Lotungen wurden erst in den Fjords beim Festland eingestellt; Dozent Hoel wußte, daß diese sehr tief sind.

Um 9 Uhr abends sind wir in der Nähe der Platenspitze; es ist klar, die Sicht nach allen Seiten gut. Alles ist auf Deck und sucht den Mann Soras mit dem Fernglas. Die Sirene, deren Ton durch das Echo in den Felsen vervielfältigt wird, gibt ihm Zeichen. Doch nichts rührt sich auf der öden und schneebedeckten Küste, ebenso ist auf den dunklen Felsabhängen keine Spur eines menschlichen Wesens oder Anzeichen einer Behausung zu erblicken. Die Ingenieure Madeola und Albertini, die wir später an Bord nahmen, erzählten uns, daß sie einen Zettel des Mannes gefunden hatten, daß er sich nach der Königsbucht aufgemacht habe. Er ist dort glücklich angekommen.

Nach vergeblichem Warten setzten wir die Fahrt fort. Ich hoffte, daß wir Tschuchnowski noch in der Nacht auf-

nehmen würden, und blieb mit Oras bis früh auf der Kommandobrücke, um als einer der ersten dem tapferen Flieger für alles danken zu können, was er gewagt hatte, um uns zu retten.

Während der ganzen Nacht sahen wir Tschuchnowskis Doppeldecker etwa 3 Kilometer von der Küste entfernt liegen; doch der „Krassin" hatte jetzt mit ungewöhnlich starkem und hartem Eis zu kämpfen und kam nur 400 bis 600 Meter in der Stunde vorwärts. Daher verging auch noch der ganze folgende Tag, und erst am 16. Juli um 6 Uhr kam Tschuchnowski mit seinem Kameraden an Bord. Wir sahen ihn dann beim Mittagessen. Es war ein besonders lieber und freundlicher Mensch, und niemand hätte in ihm den Piloten des mächtigen Flugzeugs gesucht, wenn man seine kleine, fast knabenhafte Gestalt und sein bartloses Gesicht sah. Er war ein sehr angenehmer Gesellschafter von feinem sympathischen Benehmen, sprach tadellos deutsch und französisch und spielte über den Durchschnitt gut Klavier. Leider hatte er nicht viel Zeit, sich mit uns zu unterhalten, da er das Anbordnehmen des Flugzeugs leiten mußte. Die Eisscholle, auf der das Flugzeug notgelandet war, befand sich ungefähr in dem gleichen Zustand wie unsere, als Schyberg landete. Das Flugzeug erhielt daher zunächst neue und breite Skier und wurde dann mit Hilfe der Mannschaft des „Krassin" an das Schiff geschleppt. Die Tragflächen wurden abmontiert und die einzelnen Teile auf einer breiten Holzbrücke an Bord gebracht. Die Arbeiten dauerten bis zum 17. Juli 2 Uhr früh. Dann trat der „Krassin" die Fahrt nach der Königsbucht an.

Während das Flugzeug an Bord genommen wurde, waren auch vier Leute von der „Braganza" an Bord gewesen, die zwischen der Platenspitze und dem Nordkap

im Eis festlag. Es waren die Ingenieure Madeola und Albertini, unsere Gefährten von der „Città di Milano", die mit einem Alpino und einem norwegischen Felljäger Tschuchnowski zu Hilfe gekommen waren und ihm auf Schlitten Lebensmittel gebracht hatten. Beide waren junge, begeisterte Sportsleute und liebe Menschen. Sie hatten sich der italienischen Hilfsexpedition freiwillig angeschlossen und auf der Suche nach uns fabelhafte Märsche gemacht. Sie hatten uns gesucht, solange man vermutete, daß die „Italia" auf Spitzbergen gescheitert sei. Dann hatten sie nach der Gruppe Malmgren geforscht. Ende Mai hatten sie mit norwegischen Jägern zusammen auf Skiern den Nordwesten Spitzbergens zwischen der Königs- und der Mosselbucht durchwandert, in der ersten Junihälfte waren sie über das Eis zwischen dem Nordkap und der Platenspitze gegangen, wo die schwedischen Flieger sie sahen und ihnen bei einer Landung am Rand des Eises Zigaretten brachten. Zwischen dem 25. Juni und dem 1. Juli hatten sie mit zwei Norwegern, acht Hunden und Schlitten einen großen Marsch nach Nordosten unternommen und dabei dicht bei der Leigh-Smyth-Spitze zu einer Zeit gelagert, als wir mit unserer Eisscholle etwa 20 Kilometer entfernt waren, ohne zu wissen, wie nahe diese Freunde waren. Da sie keine Boote hatten, konnten sie natürlich nicht weiter vordringen und waren zur „Braganza" zurückgekehrt, von wo sie am 10. Juli erneut zu Tschuchnowski mit Lebensmitteln aufgebrochen waren. Beide waren abgemagert wie wir alle. Ich hatte innerhalb sieben Wochen 20 Kilo verloren, bei meinen Gefährten war die Abnahme nicht ganz so schlimm, da ihnen das Bärenfleisch nicht so widerstand wie mir, sie also mehr essen konnten. Als ich Madeola und Albertini fragte, wie sie über diese Einöde dächten, antworteten sie, es gefalle ihnen hier sehr; sie wür-

den bleiben, um sich weiter an der Suche nach den Schiffbrüchigen der „Italia" zu beteiligen.

Mariano hatte ständig Fieber; seine Frostwunden waren schlimm; Dr. Schrednewskij sagte mir, bei einem Russen würde er sofort zur Amputation schreiten, doch bei einem Fremden wolle er die Verantwortung nicht übernehmen und bis zur Ankunft des italienischen Chirurgen von der „Braganza" warten, um so mehr, als Zappi gegen die Amputation sei, während Mariano sich ganz in sein Schicksal ergeben habe. Trojani war bettlägerig, obwohl seine Füße zum Glück nicht gefährlich erfroren waren. Auch ich mußte mich niederlegen, da meine Zehen erfroren waren und mich Rheumatismus quälte. Die Lederschuhe, die uns die Italiener gebracht hatten, hatten gegen die feuchte Kälte der letzten Tage wenig geschützt, zumal wir sie ständig an den Füßen gehabt hatten und sie nur auszogen, wenn sie vollkommen naß waren.

Ich befand mich zu Bett, als wir die „Braganza" am 17. Juli nachmittags erreichten und uns Kapitän Baldizzoni von der „Città di Milano" mit Leutnant Giovannini und dem Chirurgen besuchen kam. Der Arzt blieb bei uns, während Baldizzoni und Giovannini uns bald verließen, um die Gruppe Albertinis wegzubringen, da wir uns bei der „Braganza" nur eine halbe Stunde aufhielten. Der italienische Chirurg erklärte, daß die Amputation von Marianos Fuß bis zur Königsbucht Zeit habe; eine Teilamputation werde genügen. Später schloß er sich jedoch der Anschauung Schrednewskijs über die Notwendigkeit eines radikalen Eingriffs an, und Mariano wurde am 22. Juli das rechte Bein bis zum Knie abgenommen. Die Operation nahmen die beiden italienischen Chirurgen von der „Città di Milano" mit Dr. Schrednewskij gemeinsam vor. Obwohl Mariano ohne

Professor Samoilowitsch.

Nach der Rettung in der Königsbucht.

(Von links nach rechts: Dozent Hoel. Tschuchnowski, meine Schwester, Yoggi, der Kapitän des „Krassin", Kommissar Oras, Leutnant Viglieri.)

Narkose operiert wurde, ertrug er die Amputation sehr tapfer, doch seine vollständige Gesundung schleppte sich noch lange hin, da die Operation noch zur Zeit der Entkräftung des ganzen Organismus vorgenommen werden mußte.

Ich hielt es nicht lange im Bett aus und stand trotz großer Schmerzen im Fuß abends wieder auf. Zappi war bereits einen Tag länger auf und aß jetzt mit in der Offiziersmesse. Doch seine krankhaft überreizte und reizbare Stimmung hielt weiter an.

Gegen 11 Uhr abends wurden zwei Bären erblickt, und der „Krassin" steuerte sofort auf sie zu. Die Besatzung hatte schon früher einen Bären erlegt, und jetzt wurde Kommissar Oras von Leuten belagert, die um Munition baten. Bald war vom Vorderschiff ein richtiges Trommelfeuer zu hören. Der erste Bär wurde getroffen, entkam jedoch. Der zweite wurde buchstäblich durchlöchert, lebte aber noch, als die Matrosen zu ihm eilten; er wurde durch Kolbenschläge über die Schnauze erschlagen.

Am 18. Juli passierten wir die Sieben Inseln und um Mitternacht die Grenze zwischen Eis und Wasser, wo wir eine interessante Beobachtung machten. Es handelte sich hier nur noch um weißliches Treibeis, das auf den Wellen schaukelt, als ob es selbst in Bewegung wäre. Der „Krassin" erreichte im freien Meer eine Geschwindigkeit von 9 Meilen (etwa 16,5 Kilometer) in der Stunde und schaukelte leicht von einer Seite zur andern, da er mehr für die Fahrt zwischen Eis als auf offenem Wasser gebaut ist.

Dann kommt der Augenblick des Abschieds von unsern Rettern, obwohl wir hoffen, sie noch auf der „Città di Milano" zu treffen, bevor diese den Anker lichtet. Von allen Seiten werden mir herzliche Abschiedsgrüße zugerufen; diese acht Tage auf dem Eisbrecher gehörten dank der auf-

richtigen und herzlichen Aufnahme, die ich bei den Russen fand, zu den glücklichsten meines Lebens. Nach herzlicher Verabschiedung von dem guten Iwanowitsch verlasse ich das Lazarett; im Gang hält mich Dr. Schrednewskij noch einmal an und füllt mir die Taschen mit Zigaretten, obwohl ich mich dagegen wehre, daß er seine Vorräte erschöpft.

Wir sind bereits an der Mitraspitze, und vor uns breitet sich die Königsbucht aus, in der mehrere Schiffe, darunter die „Città di Milano", vor Anker liegen. Mit dem Fernglas sieht man, daß ihr Deck voller Menschen ist. In wenigen Augenblicken soll ich meine Schwester und General Nobile wiedersehen! Von dem Italiener stößt ein Motorboot ab. Es bringt Kapitän Romagna, den Führer der Hilfsexpedition, der uns holen will.

Es ist der 20. Juli, der neunundfünfzigste Tag seit dem Augenblick, da die „Italia" die Königsbucht zum Polflug verließ.

* * *

Die Polarnacht hüllt das Gebiet in ihren Mantel ein, wo sieben Wochen hindurch ein paar Männer auf einer kleinen Eisscholle unter einem armseligen Zelt gelebt, wo drei Unglückliche in verzweifeltem Marsch das Festland zu erreichen gesucht haben. Das ewige Schweigen wird nur vom Krachen der Eisblöcke unterbrochen, die in der Kälte von 40 Grad bersten. In dieser furchtbaren Polarnacht leben vielleicht noch irgendwo unsere sechs Kameraden, die mit der Hülle der „Italia" verschwanden. Sind sie umgekommen, als die Hülle aufs Eis stürzte und verbrannte, oder hat sie der Rest des Luftschiffs noch stundenlang über das Eis getragen und sind sie irgendwo gelandet, wohin nie ein

Flugzeug vordrang oder ein Eisbrecher den Weg fand? Ich werde niemals wagen, etwas Bestimmtes über ihren Tod zu behaupten, solange nicht wenigstens Trümmer der „Italia" aufgefunden worden sind.

Wird sich unter denen, die die Verantwortung haben, jemand finden, der anerkennt, daß es einfach ein Gebot der Menschlichkeit ist, sich nicht mit den paar Flügen zu begnügen, bei denen nur ein kleines Gebiet durchsucht werden konnte, sondern eine neue Hilfsexpedition zu entsenden, sobald es die Eisverhältnisse erlauben? — Die Engländer haben fünfzehn Jahre nach der Leiche Franklins gesucht!

Und die Bilanz der Expedition?

Pommela und Malmgren sind tot, Pontremoli, Lago, Arduino, Caratti, Giocca, Alessandrini sind mit dem Wrack der „Italia" verschwunden und leben wahrscheinlich längst nicht mehr.

Amundsen, Guilbaud, de Cuverville, Brazy, Valette, Dietrichson: sechs andere Helden, die uns zu Hilfe eilten und von denen heute gewiß ist, daß sie nicht mehr unter den Lebenden weilen. —

Penzo, Grozier, della Cato: Männer, die den Schiffbrüchigen auf der Eisscholle Hilfe brachten und bei ihrer Rückkehr von Spitzbergen mit ihrem Flugzeug in den Wellen der Rhone den Tod fanden. —

Siebzehn wertvolle Menschenleben, ein neues furchtbares Blatt in der Geschichte der Polartragödien! Wird es eine Warnung für weitere Expeditionen sein, wird es das Fortschreiten der Wissenschaft und weitere Forschungen hindern, die in diesen Breiten noch in großer Zahl nötig sind? Gewiß nicht! Vielleicht wird schon in zwei Jahren wieder das Summen der Propeller über der Polarwüste ertönen. Die Deutschen bereiten ja schon seit Jahren ihre Zeppeline zur

Erforschung der Arktis vor und haben zu diesem Zweck unter der Präsidentschaft Fridtjof Nansens und unter Mitwirkung Dr. Eckeners eine gewaltige wissenschaftliche Gesellschaft von Fachleuten aller Nationen gegründet.

Ich glaube, daß ich meine Erinnerungen an die unglückliche Expedition Nobiles nicht besser schließen kann als mit dem Wunsch: „Viel Glück und Erfolg der nächsten Expedition!"

Nachtrag.

Während des Drucks dieses Buchs erschien in Italien im Verlag der „Unitas" in Mailand: „L'Inferno Bianco" (Die weiße Hölle) von Cesco Tomaselli. Dieser war, wie erwähnt, als Berichterstatter des „Corriere della Sera" bei der Expedition, hatte den Nordpolflug nicht mitgemacht, beteiligte sich jedoch an der italienischen Hilfsexpedition. Einige Stellen seines Buches sind ein interessanter Beitrag zur Charakteristik dieser Expedition. Im folgenden seien sie wörtlich nach dem italienischen Original wiedergegeben. Ihre Beurteilung überlasse ich, nach dem Grundsatz, auf dem das ganze Buch beruht, dem Leser.

Über den Befehl, den der „Krassin" erhielt, die Nachforschung nach den sechs Italienern einzustellen, die mit dem Wrack des Luftschiffs verschwunden waren (S. 251 dieses Buches), schreibt Tomaselli auf S. 325 seines Werkes: „Unsere Piloten* hatten schon früher erklärt, wegen des Zustandes der Motore nicht fliegen zu wollen**. Was

* Die italienischen.

** Die Motore beider italienischer Flugzeuge waren zum Teil bereits durch den Flug von Italien nach der Königsbucht abgenutzt. Für die eigentlichen Forschungflüge waren sie daher nur noch wenige Flugstunden brauchbar. Obwohl beide Flugzeuge bereits Anfang Juni von Italien abgeflogen waren, wurde nicht daran gedacht, Ersatzmotore auf dem Seeweg nachzuschicken, die natürlich bequem vor Ende Juni in Spitzbergen hätten sein können.

die Schweden anbelangt, waren sie sehr taktvoll aufgefordert worden, sie antworteten jedoch, ihre Regierung hätte die Rückkehr der Expedition angeordnet. Es blieb nur der ‚Turku' übrig. Hier machte sich die politische Unverträglichkeit der Finnen mit den Russen geltend, so daß auch diese Möglichkeit versagte. An dieser Stelle muß auch erwähnt werden, daß zwischen Schweden und Russen anfangs keine besonders herzlichen Beziehungen bestanden; der Grund dafür war sehr sonderbar. Politischer Kommissar auf dem ‚Krassin' war Vizeadmiral Dras. Er hatte vor zwei Jahren, als er in Stockholm Marineattaché bei der Sowjetgesandtschaft war, einen hohen schwedischen Beamten zu bestechen versucht, um sich gewisser geheimer Dokumente zu bemächtigen. Als die Sache verraten wurde, entstand ein großer Skandal, und Dras wurde schnell von seiner Regierung abberufen. Die Russen nahmen sich jetzt nun Lundborgs Apparat an, der auf der Eisscholle geblieben war. Dafür waren die Schweden dankbar, und die Versöhnung wurde in der Königsbucht mit vielen Flaschen ‚Wodka' gefeiert."

Auf derselben Seite schreibt Tomaselli weiter: „36 Stunden nach der Rettung der Gruppe Viglieri wurde der ‚Krassin' verständigt, daß ihm kein Flugzeug gesandt werden könnte, und der Eisbrecher machte sich auf den Rückweg. In diesen zwei Tagen wurde das Schicksal unserer unglücklichen, auf dem Luftschiff verbliebenen Gefährten unwiederbringlich besiegelt."

Auf der Seite 287 berichtet Tomaselli über den Flug der beiden italienischen Wasserflugzeuge am 1. Juli, die Savoia mit Maddalena und der Dornier-Wal mit Penzo als Piloten in Begleitung des schwedischen „Uppland" mit Carlson am Steuer. Sie sollten die sechs mit dem Wrack

des Luftschiffs verschollenen Gefährten aufsuchen*. Alle drei Flugzeuge kehrten wegen Nebel an der Leigh-Smyth-spitze zurück. Tomaselli bemerkt (S. 288): „Nach ungefähr sechsstündigem Flug kehrten alle drei Flugzeuge nach der Virgobucht zurück. Das war die einzige Expedition, die zur Klärung des Rätsels unserer armen Gefährten im Luft-schiff ausgesandt wurde**."

* Siehe die Fußnote auf Seite 213 dieses Buches.

** Nach der Rückkehr des „Krassin" von Stavanger im September 1928 wurde zwar auch auf dem Luftweg weitergeforscht, jedoch bereits unter bedeutend schlechteren Bedingungen, denn das Packeis, um das es sich hierbei handelte, war bereits vollständig zerfallen.

Werke der Nordpolforscher

die Professor Běhounek in seinem Buch erwähnt:

FRIDTJOF NANSEN

In Nacht und Eis

Die Norwegische Polarexpedition 1893–1896.

Mit einem Beitrag von Kapitän Sverdrup. Mit 211 Abbildungen, 8 Chromotafeln und 4 Karten. 2 Bände. Gebunden M. 28.–, Leinen M. 32.–

In Nacht und Eis

Supplement (3. Band):

Nordahl, Bhd. Wir Framleute. – Johannsen, Hjalmar. Nansen und ich auf 86° 14′.

Mit 68 Abbildungen und 4 Chromotafeln. Autorisierte Ausgabe. Gebunden M. 14.–, Leinen M. 16.–.

ADOLF ERIK VON NORDENSKJÖLD

Die Umsegelung Asiens und Europas auf der Vega

Mit 2 Porträts, 500 Abbildungen und 19 Karten. 2 Bände. Leinen M. 32.–.

W. H. GILDER

Der Untergang der Jeannette-Expedition

Mit 31 Abbildungen und 2 Karten. Halbleinen M. 2.80, Leinen M. 3.50.

Enthält den Bericht über die Expedition De Longs.

Ausführliche Prospekte über diese und andere Reisewerke jederzeit kostenlos.

F. A. BROCKHAUS / LEIPZIG

Druck von F. A. Brockhaus, Leipzig.